JAN MIESZCZANOWSKI

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — ul. Jana z Kolna — Telefon: Biuro 1343 i prywatny 1380

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

Towarzystwo Spedycyjne

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ:

Juljan Rummel — Radca Izby P. H. w Gdyni Prezes Izbowej Komisji Morskiej: KIERUNKI ROZWOJU POLSKIEJ FLOTY HANDL. 5

Józef Kawczyński: RZECZOZNAWSTWO PORTOWE 7

Józef Kunert: PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1934 10

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w grudniu 1934 r. 11

Ruch budowlany w Gdyni w IV kwartale 1934 roku 13

Komisja inwestycyjna tymczasowej Rady Portu 14

Po raz pierwszy statek pod banderą egipską w porcie gdyńskim 14

Pierwszy znaczny jednorazowy załadunek zboża w Gdyni 14

Przywóz bawełny do Gdyni

Zaprzysiężenie nowych rzeczoznawców na port gdyński 14

WIADOMOŚCI MORSKIE

Międzynarodowa przygotowawcza konferencja żeglugowa w Londynie 15

Rzym portem morskim 15

Budowa nowego portu w Palestynie 15

Ruch statków w Rotterdamie za grudzień i za rok 1934 16

Wzmożenie obrotów towarowych w Lubece . 16

Japonja buduje liczne motorowce 16

Zwyżka cen nowego tonażu w Anglji 16

Niemieckie podróże okrężne dookoła Afryki 16

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Możliwości zbytu dykt w Belgji 16

Warunki zbytu kompletów skrzynkowych do Holandji 17

Zapotrzebowanie na klepki na rynku szkockim 18

Import mąki i otrąb do Finlandji 18

Zmiany ustawy o reglamentacji przewozu w Danji 18

Świadectwa pochodzenia na towary z Argentyny i Urugwaju 18

Zniżka cła na masło w Belgji i Czechosłowacji 18

Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 17 do 27 grudnia 1934 roku 18

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

Firmy zagraniczne, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 19

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Tanio łowiony, a drogi w detalu szprot. Czy zasada ograniczania połowów jest zdrowa? 20

Kronika 20

WYSTAWY I TARGI

Wynik konkursu okien wystawowych na Pomorzu z okazji XV-lecia istnienia Związku Towarzystw Kupieckich 21

Wystawa prób i wzorów towarów polskich w krajach Dalekiego Wschodu 21

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

Położenie na rynku mleczarskim i jajczarskim 22

RYNEK FRACHTOWY

Sprawozdanie z rynku frachtowego w Gdyni za miesiąc grudzień i pierwszą połowę stycznia 1935 r. 22

KOMUNIKATY

Obrady Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu 23

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA/GDAŃSK . . . 25

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI 27

PRZETARG NA ROBOTY DROGOWE 28

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 stycznia 1935 r. | NR. 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Kierunki rozwoju polskiej floty handlowej

Przyszły historyk polskiej żeglugi handlowej, badając dzieje jej powstania, nie będzie mógł się oprzeć zdumieniu, jak wiele zostało dokonanem w tej zupełnie nieznanej przedtem w naszym kraju dziedzinie w ciągu kilku lat, rozpoczynając od roku 1926, gdy powstało nasze pierwsze oparte na założeniach racjonalnych przedsiębiorstwo żeglugowe — P. P. Żegluga Polska.

Współcześni zaś już nie zdają sobie sprawy z tego, z jakiemi trudnościami były połączone pierwsze — decydujące o przyszłości — kroki Polski na morzu, i nie mogą sobie dziś nawet przedstawić Polski bez portu w Gdyni i bez polskich okrętów na morzu.

Pracę polskiej floty handlowej ilustrują cyfry następujące: przewieziono towarów na statkach polskich (w tonach):

	ogółem	w wywozie	w przywozie	między port. zagr.
w roku 1927	315.148	221.189	42.473	51.585
1928	526.640	367.940	132.745	25.955
1929	660.394	422.572	195.170	42.652
1930	878.874	636.752	153.023	89.099
1931	1,094.795	884.388	133.074	72.330
1932	1,094.835	914.995	90.521	89.319
1933	861.340	700.686	116.023	44.631
1934	962.367	711.873	168.098	82.396

Uzyskanie tych cyfr przewozów — jeśli przyjmiemy pod uwagę, że przed rokiem 1926 przewozy pod polską banderą były właściwie równe zeru — jest rzeczą zadziwiającą.

Jak wiadomo, żegluga handlowa dzieli się na dwie zasadnicze grupy: żeglugę regularną, pracującą na określonych linjach i której głównem zadaniem jest przewóz towarów tak zwanych drobnicowych i ew. pasażerów i poczty, oraz żeglugę nieregularną, operującą tak zwanemi trampami — statkami włóczęgami. Wprawdzie w latach ostatnich — okresie kryzysu — statki linij regularnych, aby zapełnić czemkolwiek swe puste ładownie przestały gardzić i ładunkami o charakterze masowym, z konieczności utrzymania za wszelką cenę linij; wymagały tego również i najbardziej żywotne interesy handlu. Jednak i dotąd trampy odgrywają najpoważniejszą rolę w przewozach morskich i nic nie wskazuje na to, aby ta sytuacja się zmieniła. Ilość ładunków masowych na świecie pozostaje zawsze duża, przewozy tych towarów odbywają się w różnych okresach roku, w różnych częściach świata i żadne linje nie mogą dać tej elastyczności przewozów, jaką daje istnienie żeglugi nieregularnej.

Jaki jest stosunek żeglugi nieregularnej do ogólnego tonażu poszczególnych flot? Podam kilka przykładów. N. p. 93% greckiego tonażu stanowią trampy. Grecka flota stanowi tylko 2% tonażu światowego, lecz udział bandery greckiej w przewozach międzynarodowych stanowi 4%. W Japonji jest zajęte w żegludze nieregularnej 60% całego tonażu, przyczem z całego obrotu towarowego japońskiej floty handlowej obliczanego na 65 miljonów ton rocznie, trampy przewożą conajmniej 40 milj. ton.

W Szwecji 46% całego tonażu stanowią trampy, nie licząc jej wielkiej floty tankowców do przewozu towarów płynnych.

Niemiecka flota trampowa wynosi około 700.000 ton z czego znaczna część pracuje w handlu bałtyckim.

Wówczas, gdy uprzednio polityka Niemiec była skierowana przeważnie w kierunku rozwoju linij regularnych, które się koncentro-

wały przeważnie w koncernie Hapag — Lloyd, obecnie daje się odczuwać reakcja. Ostatnio zostały wyasygnowane znaczne sumy na subwencje w celu popierania żeglugi nieregularnej, a pozatem ułatwia się jej warunki pracy. Prasa niemiecka wyraża nadzieję, że w ciągu roku 1935 czynna flota nieregularna Niemiec zwiększy się o conajmniej 100 statków. Nawet Anglja zamierza wprowadzić subwencje dla swej nieregularnej żeglugi, która przeciętnie mogła dać w r. 1934 tylko 1,4% dywidendy.

W Polsce trampy stanowią około 30% całej floty (tonaż statków regularnych — 20.800 ton, nieregularnych — 10.266 rtn.)

Jak się dzielą w naszej flocie handlowej przewozy statkami regularnemi i trampami? Wskazuje to niżej podane zestawienie:

Przewozy polskiej floty handlowej wyniosły:

	trampy	linje regularne
w r. 1927	315.148	—
1928	526.640	—
1929	613.248	47.146
1930	787.263	91.611
1931	965.745	126.078
1932	916.259	178.576
1933	616.192	245.148
1934	664.153	298.214

Z tego między innemi wynika, że kierunki naszych istniejących linij regularnych były obrane racjonalnie, ich organizacja była nastawiona dobrze i one się rozwijają normalnie. Co dotyczy żeglugi nieregularnej wskazuje ona od r. 1932 znaczny spadek przewozów, miejmy nadzieję, że przejściowy, co już znalazło potwierdzenie we wzroście, choć nieznacznym, przewozów trampowych w r. 1934. Po przejściowem skurczeniu się w roku 1933, przewozów pomiędzy portami zagranicznemi, podkreślić należy powrót tych przewozów, niemal całkowity, do poziomu roku 1932.

W związku z zagadnieniami naszej żeglugi morskiej winniśmy się następnie zorjentować w charakterze naszego handlu morskiego.

Odpowiedź na to dają cyfry następujące: Obroty naszych portów w latach ostatnich wyniosły:

G d y n i a

w t o n a c h

	1932	1933	1934
przywóz			
ogółem	432.888	870.704	991.545
masowe	337.074	658.867	716.757
w % %	77,9	75,7	72,3
wywóz			
ogółem	4.761.400	5.235.162	6.200.368
masowe	4.597.992	5.051.477	5.908.636
w % %	96,6	96,5	95,3

G d a ń s k

przywóz			
ogółem	345.074	362.232	—
masowe	190.930	224.574	—
w % %	55,3	62,0	
wywóz			
ogółem	5.121.692	4.591.039	—
masowe	4.943.119	4.391.301	—
w % %	96,4	95,6	

Być może, że te cyfry nie są zupełnie ścisłe i jest możliwem, że część towarów o charakterze masowych została przewieziona statkami regularnemi, lecz z drugiej strony być może nie zostały uwzględnione wszystkie towary masowe.

Jednak nie może to zmienić obrazu ogólnego. Faktem bezsprzecznym jest, że ogromną przewagę w naszej wymianie towarowej z zagranicą stanowią ładunki masowe, przewożone morzem prawie wyłącznie statkami żeglugi nieregularnej, t. zw. trampami.

Ten właśnie tonaż jest objektem frachtowań, co należy do dziedziny pracy maklerów okrętowych, rozwój działalności których ściąga do kraju znaczne zarobki osiągnięte zagranicą.

Jeśli będziemy mówili o wpływie żeglugi morskiej na bilans płatniczy Państwa, nie byłoby trudnem obliczyć, jak wielkie sumy są płacone za przewóz towarów morzem. Sumy, które wpłynęły za przewóz towarów na statkach pod własną banderą, idą na dobro bilansu danego państwa, jeśli zaś obrót handlu morskiego danego państwa odbywa się pod banderami obcemi — bilans ten kształtuje się mniej pomyślnie.

Podam dla przykładu kilka cyfr. W roku 1929 wpływy niemieckiej floty handlowej wyniosły przeszło miljard marek niemieckich (RMS), z których przeszło połowę stanowiły zarobki za przewóz towarów i pasażerów pomiędzy portami obcemi.

W następnych latach uzyskane zagranicą wpływy z przewozów dokonanych przez flotę niemiecką wyniosły:

w 1930 roku 482 miljony RMS
1931 roku 375 „
1932 roku 205 „
1933 roku 241 „

W innych zaś krajach w roku 1933, jednym z najgorszych jakie wogóle zna żegluga, te wpływy wniosły:

w Anglji 65 miljonów funtów
(1929 — 130 miljonów funtów),
w Japonji 126 miljonów yen
(1929 — 159 milj. yen),
w Niderlandach 65 miljonów florenów
(1929 — 196 miljonów florenów).

Floty tych państw przyjmują znaczny udział w obrotach handlu morskiego swoich krajów — w eksporcie i imporcie. Gdyby ten udział był mniejszy, ich bilanse byłyby obciążone ogromnemi sumami za przywóz i wywóz towarów do i ze swoich portów.

Z tego wynika, że żegluga handlowa nietylko uaktywnia bilanse płatnicze swoich krajów, przerzucając na czynną ich stronę sumy frachtów płaconych za przewozy morskie towarów w obrocie handlowym danego państwa,

lecz bezpośrednio zarabia duże sumy zagranicą.

Właśnie to jest przyczyną, dlaczego rządy dokładają wszelkich starań, aby zwiększyć, względnie utrzymać tak wielkie sumy po stronie czynnej swych bilansów, nie mówiąc o tem, że istnienie floty handlowej pomijając jej znaczenie pioniera handlu ojczystego i rozszerzenia wpływów gospodarczych daleko poza granicami państwa, daje zarobek tysiącom ludzi, zatrudnionych na statkach, przy ich zaopatrywaniu, utrzymaniu, przy firmach, związanych swą pracą z transportem morskim itd. itd.

Na tle tych cyfr postarajmy się teraz zorjentować, w jakim stopniu przyjmuje udział polska flota w obrotach naszych portów.

Mamy przed sobą cyfry następujące:

Udział ogólny bandery polskiej w ruchu naszych portów przedstawiał się jak następuje:

w roku 1927 wyniósł on	2,8%
1928	4,7%
1929	5,7%
1930	6,7%
1931	8,0%
1932	9,4%
1933	7,2%

Jak wyżej widzieliśmy, że wówczas gdy obrót przez nasze porty towarów masowych wyraził się w r. 1933 cyfrą około 10.000.000 ton, statki polskie przewiozły 616.000 ton, tj. wszystkiego około 6%.

Jednym z najważniejszych towarów w naszych przewozach jest węgiel, obrót którego przez nasze porty wyniósł około 7.600.000 ton. Ten węgiel szedł przeważnie do portów skandynawskich. Przeciętny fracht do tych portów wynosił w roku 1933 4) od tony. Licząc ogólnikowo, otrzymujemy sumę frachtów — przy niesłychanie niskim ich poziomie — około 1.500.000 funtów angielskich, tj. około 40 miljonów złotych rocznie. Z tej sumy tylko około 6% pozostaje w kraju. Lecz w roku 1934 węgiel poszedł do Italji a nawet jeszcze dalej, gdzie frachty są wyższe. Poza węglem istnieje sporo innych towarów, idących całookrętowemi ładunkami z i do krajów dalszych i dalekich, przyczem w tych wypadkach frachty kształtują się znacznie wyżej. Lecz nasze statki w tym ruchu właściwie żadnego udziału nie przyjmują.

Bynajmniej nie ujmując wielkiego znaczenia polskich linij regularnych i podkreślając konieczność ich dalszego rozwoju, o czem od wielu lat nietylko pisałem, lecz sam przeprowadzałem w życie, pragnąłbym zwrócić uwagę na to, że zagadnienie linij jest jednak tylko częścią ogólnego zagadnienia żeglugi handlowej, zwłaszcza w kraju, którego handel morski charakteryzuje się, jak widzieliśmy wyżej, znaczną przewagą obrotu towarami masowemi, wymagającemi dla ich przewozu żeglugi nieregularnej.

Narazie nie widzimy dążeń do wykorzystania tego dużego obrotu przez flotę polską. W każdym razie jest jasnem, że na przewozach towarów masowych nie my, a inne państwa poprawiają swe bilanse płatnicze. Przeniesienie zaś kilkudziesięciu a nawet kilkunastu miljonów złotych rocznie, na stronę czynną naszego bilansu prawdopodobnie nie byłoby bez znaczenia i usprawiedliwiłoby te lub inne ofiary i usiłowania celem popierania marynarki handlowej.

Jeśli więc będziemy mówili o jej rozwoju w Polsce, wydawałoby się słusznem, abyśmy dążyli do równomiernego rozwoju wszystkich typów żeglugi morskiej, w zależności od określonej kategorji naszego obrotu handlowego.

J. Rummel.

Rzeczoznawstwo portowe

I.

Rozwiązanie zagadnienia należytej organizacji rzeczoznawstwa portowego, stanowi jedno z najbardziej aktualnych zadań w porcie gdyńskim. Ze względu na zainteresowanie, jakie zagadnienie to wzbudza w szerokich sferach portowo-gospodarczych, sądzimy za pożyteczne omówić je obszernie na łamach naszego pisma. Wywody wice-dyrektora Izby Mgr. Józefa Kawczyńskiego, które publikujemy w niniejszym i w dalszych numerach Biuletynu, są oparte m. in. na studjach, przeprowadzonych przez niego z ramienia Izby naszej w portach zagranicznych, dobrze zorganizowanych i posiadających długoletnią praktykę i wyrobioną tradycję. *Red.*

W rzędzie rozlicznych funkcyj, wykonywanych w porcie przy przeładunku, magazynowaniu, przewozie i wymianie towarów odgrywa rzeczoznawstwo rolę niepoślednią. Zadaniem jego jest bądźto stwierdzanie wagi, ilości, a w pewnych wypadkach i objętości towarów załadowywanych na statki w celach eksportu, jakoteż towarów importowanych. Inna grupa rzeczoznawców kontroluje jakość towarów, co dzieje się szczególnie w portach, stanowiących ośrodek poważnych tranzakcyj hurtowych, oraz przy eksporcie towarów standaryzowanych, jak mięso, płody rolne itp. Stwierdzanie jakości takich towarów, jak cukier, nawozy sztuczne, rudy, wymaga analiz chemicznych, do czego podstawę stanowi pobieranie prób. Niektóre towary, jak np. bawełna, wymaga specjalnych zabiegów manipulacyjnych, jakoto ważenia, sortowa-

nia, ciągnięcia prób i klasyfikowania. Stwierdzanie jakości towarów, stanowiących przedmiot handlu hurtowego w portach, ma zazwyczaj na celu wydawanie orzeczeń arbitrażowych.

Oprócz rzeczoznawców dla obsługi towaru czynni są w portach także rzeczoznawcy dla urządzeń przeładunkowych i magazynowych, dla okrętów, dla orzekania przy uszkodzeniu towarów i środków przewozowych podczas transportu i wydawania orzeczeń, dotyczących techniki przeładunku.

Zależnie od charakteru wykonywanych czynności spotykamy przeto w portach rzeczoznawców dla stwierdzania wagi, ilości i objętości towarów, dla badania ich jakości, dla spraw nautycznych i transportu, dla urządzeń portowych i dla próbobrania. Liczebność rzeczoznawców zależna jest od wysokości przeładunków, nasilenia połączeń okrętowych danego portu z rynkami handlowemi świata i rodzaju tranzakcyj handlowych, dokonywanych w danym porcie. W portach, posiadających giełdy towarowe, szczególnie licznie reprezentowana jest grupa rzeczoznawców dla badania jakości towarów i arbitrażowania w odróżnieniu do portów, będących głównie miejscem przeładunku. Praktyka i tradycja wycisnęły w każdym nieomal porcie pewne swoiste cechy na instytucji rzeczoznawców portowych i dlatego spotykamy w poszczególnych portach poważne różnice odnośnie podziału ich na grupy i zakresu kompetencji.

Przyjęły się jednakże pewne ogólne zasady, obowiązujące we wszystkich dobrze zorganizowanych portach, bez względu na odchylenia, zachodzące między poszczególnemi grupami rzeczoznawców.

Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że czynności, związane ze stwierdzaniem wagi, ilości lub jakości towarów, względnie też wydawania orzeczeń innego rodzaju, nie stanowią wyłącznego przywileju osób specjalnie do tego powołanych i publicznie ustanowionych w charakterze rzeczoznawców zaprzysiężonych, lub zawodowo te czynności wykonywujących, jak np. talimani. Powierzenie komuś stwierdzania wagi lub ilości towaru, określania jego jakości, wydania orzeczenia arbitrażowego, lub w sprawie uszkodzenia okrętu względnie towaru jest przedewszystkiem kwestją zaufania. Dlatego też spotykamy się z tem, że oprócz rzeczoznawców zaprzysiężonych, czynności rzeczoznawcze wykonują osoby prywatne, cieszące się zaufaniem zainteresowanej strony. Ponadto dla wykonywania kontroli nad czynnościami rzeczoznawczemi fungują w portach prywatne firmy kontrolne, jak np. znane w wielu portach Société Générale de Surveillance, S. A., które to przedsiębiorstwo wykonuje nietylko czynności kontrolne, ale jest także przedsiębiorstwem powierniczem, od którego opinji w wielu wypadkach uzależnione jest oddawanie towaru na konsygnację i finansowanie tranzakcyj handlowych przez kapitał międzynarodowy.

Główna różnica, która zachodzi między rzeczoznawcami zaprzysiężonymi a osobami względnie firmami prywatnemi, używanemi do wykonywania funkcyj rzeczoznawczych jest ta, iż orzeczenie rzeczoznawcy zaprzysiężonego posiada charakter dokumentu, na którym w razie sporu opierają swój wyrok władze sądowe, podczas gdy oświadczenia osób względnie firm prywatnych nadają się tylko do rozstrzygnięć polubownych.

Przy wykonywaniu czynności rzeczoznawczych odróżnia się w sposób kategoryczny interesy poszczególnych stron, w następstwie czego nie może jeden i ten sam rzeczoznawca wykonywać równocześnie swoich funkcyj dla dwóch stron o różnych zainteresowaniach. Tak np. w portach niemieckich stosowanie się do powyższej zasady jest bardzo wyraźne i uwidacznia się to między innemi przy stwierdzaniu wagi i ilości towarów. Dla „stwierdzania“ wagi miarodajne są jedynie osoby zaprzysiężone, podczas kiedy ustalanie ilości należy wyłącznie do talimanów, lub powołanych przez strony osób, które nie są zaprzysięgane. Nawet prywatne przedsiębiorstwa kontrolne posługują się dla stwierdzenia wagi rzeczoznawcami zaprzysiężonymi, przy liczeniu natomiast występują same.

Ten dokładny rozdział czynności przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów tłumaczy się wyżej wzmiankowaną różnicą interesów, zachodzących między statkiem, nadawcą a odbiorcą towaru. Interesem statku jest należność za przewóz. Równocześnie odpowiedzialny jest statek wobec nadawcy towaru za przewiezienie całkowitej ilości towaru załadowanego. Odpowiedzialność ta jest większa, niż ewentualne straty na frachcie. Dlatego też kapitan statku daje z reguły zlecenie ustalania przez osobę lub firmę zaufaną ilości sztuk towaru przywiezionego. Osobą zaufania dla kapitana jest przeważnie taliman. Również przy towarach sypkich i płynnych funguje z ramienia kapitana taliman, względnie inna jego osoba zaufania, stwierdzając pośrednio przez ustalenie wagi względnie objętości towaru jego ilość. Wagę jednakże w każdym wypadku stwierdza rzeczoznawca zaprzysiężony.

Dokładne rozgraniczenie czynności przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów, czyli kompetencji między zaprzysiężonemi osobami a niezaprzysiężonemi, oraz wykonywanie nadkontroli nad ich działalnością, czy to przez prywatne firmy kontrolne, lub też przez osoby zaufania, świadczą o tem, jak wielką wagę przypisuje się w dobrze funkcjonujących portach czynnościom stwierdzania wagi i ustalania ilości to-

warów. Czynności te muszą być bezwzględnie dokładne i zupełne, a osoby powoływane do omawianych tu czynności, powinne je wykonywać bezstronnie.

Wypada tu wyjaśnić, jakie pojęcia o „bezstronności" osób, powoływanych dla stwierdzania wagi lub ustalania ilości towarów, spotyka się w portach zagranicznych. Samo zaprzysiężenie i publiczne ustanowienie rzeczonawcy nie jest uważane za absolutną gwarancję, że będzie on czynności swoje wykonywał bezstronnie. Zwraca się uwagę, że pomimo wszystko istnieje zależność rzeczoznawcy od zleceniodawcy i że będzie on objawiał tendencję utrzymania swego klienta przez różnego rodzaju świadczenia, które mogą kolidować z pojęciem bezstronności. Dlatego też jedną z głównych zasad przy wykonywaniu omawianych tu czynności jest ścisła współpraca wszystkich osób, zajętych przy kontroli wagi, względnie ilości towaru. W portach niemieckich przyjęło się w związku z tem, że wszystkie osoby, kontrolujące dany ładunek, wykonują swoje prace równocześnie i w tem samem miejscu, a ponadto przez głośne wywoływanie wagi względnie ilości kontrolują się wzajemnie i wyniki swojej pracy zapisują do książek, których schemat jest mniejwięcej jednolity.

Ta współpraca ułatwia w wysokim stopniu natychmiastowe ustalania pomyłek.

Gwarancją bezstronności jest przeto wzajemna kontrola, względnie nadkontrola, wykonywana przez prywatne przedsiębiorstwa kontrolne.

Rola tych przedsiębiorstw, poza wykonywaniem wzmiankowanej tu kontroli, polega także na tem, że stwarzają one czynnik zaufania w porcie, niezbędny dla uczynienia z danego portu miejsca konsygnacji towarów, a co zatem idzie, i rozwoju handlu portowego. Dlatego też rację bytu w portach mają jedynie takie prywatne przedsiębiorstwa kontrolne, które posiadają rozgałęzione stosunki z portami zagranicznemi i oparte są na bardzo silnych podstawach finasowych. Natomiast małe firmy kontrolne, ograniczające swoją działalność tylko do jednego portu i nie przedstawiające dostatecznych gwarancyj materjalnych, nie odpowiadają interesom portu. Takie przedsiębiorstwa, nie podlegające kontroli czynnika oficjalnego z jednej strony, a z drugiej nie dopingowane przez opinję szerokich międzynarodowych sfer gospodarczych, będą podatne do wszelkiego rodzaju nadużyć i szkodliwe dla portu.

Przeciwstawianie rzeczoznawcy zaprzysiężonemu osoby niezaprzysiężonej daje tę korzyść, iż unika się skomplikowanych sytuacyj, jakie zachodzą przy wydaniu orzeczeń o rozbieżnej treści, gdy równocześnie dla jednej jak i drugiej strony czynni byli rzeczoznawcy zaprzysiężeni.

W uzupełnieniu wyżej zamieszczonych uwag o dokładności, jaką winne być nacechowane wszelkie czynności rzeczoznawcze, dokonywane w porcie, przytaczamy tu system, ustalony w Hamburgu przy stwierdzaniu wagi towarów. Przedewszystkiem przeważa się często tarę i podaje jej wagę do wiadomości wszystkich obecnych. Stosuje się to nietylko przy towarach opakowanych w skrzynki, jak np. herbata, ale także przy innych towarach, np. przy zbożu, zwożonem wózkami na magazyn. Na żądanie jednej z osób kontrolujących powtarza się ważenie tary, bada się prawidłowość funkcjonowania przyrządów do ważenia, czyści się odważniki itp. Osoby, czynne przy kontroli wagi wzgl. ilości towarów, winne sobie zdawać sprawę, że decydują one o dużych wartościach i że od sposobu wykonywania przez nie obowiązków zależy w dużej mierze opinja i popularność danego portu.

Dla natychmiastowego wyjawniania różnic, mogących zajść przy kontroli towarów, co przy systemie równoczesności i wzajemności kontroli zdarza się stosunkowo rzadko, powołują czynniki kontrolujące arbitra z pośród grona osób zaprzysiężonych i wyznaczonych do tych funkcyj na dany okres czasu przez Izby Handlowe lub pokrewne instytucje. Przytem stosuje się zasadę, iż ingerencja arbitra powinna następować jeszcze w czasie dokonywania przeładunku względnie też bezpośrednio po jego dokonaniu. Późniejsze dochodzenia są bowiem utrudnione i nie prowadzą do zadawalniającego rezultatu.

Aczkolwiek zastosowaliśmy już w naszej dotychczasowej praktyce słowo „rzeczoznawca" dla wszystkich osób, czynnych przy kontroli towarów narówni z temi, które badają jakość towarów i wydają orzeczenia w sprawach nautycznych i transportowych, zauważyć jednakże wypada, że nie we wszystkich portach szafuje się tak hojnie określeniem „rzeczoznawca". W portach niemieckich np. rzeczoznawcą jest jedynie osoba, stwierdzająca jakość towaru i orzekająca w sprawach nautycznych i transportowych. Osoby natomiast, zatrudnione przy stwierdzaniu wagi towarów, nazywają się wagowymi, Talimanami natomiast są osoby, ustalające ilości towarów; osoby zaś powołane i ustanowione do próbobrania, nazywa się próbobiorcami.

Józef Kawczyński.

(D. c. n.)

Praca polskiej floty handlowej w roku 1934.

Rok 1934 przyniósł nieznaczne odprężenie w handlu morskim, wskazują na to zwiększone obroty w portach europejskich oraz pewna poprawa sytuacji w żegludze. Handel morski jest ściśle związany z produkcją przemysłową i bezpośrednio od niej zależny. To też podniesienie się wskaźnika produkcji przemysłowej we wszystkich prawie krajach w r. 1934 znalazło natychmiastowe odbicie w zwiększonych przewozach morskich. Rynek frachtowy nie wykazywał już w r. 1934 tak znacznych odchyleń w dół jak w latach poprzednich i cechowała go raczej stabilizacja a nawet na poszczególnych szlakach wyraźna poprawa sytuacji. O ile byłoby zawcześnie może mówić o wyraźnej poprawie w przemyśle transportów morskich, to w każdym razie w porównaniu do katastrofalnych lat 1931 i 1932 oraz części roku 1933 obecna sytuacja jest znacznie lepsza.

Ciężka sytuacja żeglugi trampowej trwała nadal w r. 1934, gdy równocześnie polepszała się sytuacja w żegludze regularnej. Pozatem bardzo charakterystycznym objawem było dążenie do decentralizacji wielkich koncernów żeglugowych, co stanowiło tendencję wręcz odwrotną od dotychczas obserwowanej. Koncentracja w przemyśle transportów morskich rozpoczęta w r. 1926 w Holandji, objęła następnie wszystkie prawie kraje, i wraz z pogarszaniem się sytuacji w żegludze stawała się coraz powszechniejszym objawem. Obecnie obserwujemy tendencję całkiem odwrotną, która szczególnie silnie objawia się w Niemczech.

Na tle powyższego pobieżnego szkicu sytuacji w żegludze międzynarodowej łatwiejszą będzie ocena działalności naszej floty handlowej w ciągu roku 1934.

Przewozy towarowe polskiej floty handlowej kształtowały się w roku ubiegłym, w porównaniu do lat poprzednich w następujący sposób:

Przewozy polskiej floty handlowej (w tonach):

	ogólne	w wywozie	w przywozie	między portami zagran.
1927	315.148	221.189	42.473	51.585
1928	526.640	367.940	132.745	25.955
1929	660.394	422.572	195.170	42.652
1930	878.874	636.752	153.023	89.099
1931	1.091.793	884.388	135.074	72.330
1932	1.094.835	914.995	90.521	89.319
1933	861.340	700.686	116.023	44.631
1934	962.567	711.873	168.098	82.596

Wzrost ogólnych przewozów w roku 1934, w porównaniu do roku poprzedniego, wynosił więc 11%, przyczem uwydatnił się szczególnie silnie w imporcie oraz w przewozach między portami zagranicznemi. Przyczyną wzrostu przewozów w imporcie do kraju było ożywienie ogólne w przywozie przez porty polskie, jakie obserwowaliśmy w ciągu roku ubiegłego. Wysoka cyfra przewozów między portami zagranicznemi oparta jest na przewozach żeglugi trampowej oraz na przewozach linji Constanza — Haifa Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego (obecnie Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe S. A.)

Poważny wzrost obrotów portowych w Gdyni i Gdańsku w roku 1934 wywarł decydujący wpływ na zwiększenie się przewozów naszej floty handlowej, chociaż w mniejszym stopniu niż należałoby tego sobie życzyć. Ale wzrost wymiany towarowej przez nasze porty, przypadał przeważnie na te kraje, do których nie posiadamy linij żeglugowych pod własną banderą.

Przewozy w żegludze trampowej i regularnej kształtowały się w r. 1934 następująco:

Przewozy w żegludze trampowej w r. 1934
(w tonach)

ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
664.153	561.198	38.056	64.899

Przewozy w żegludze regularnej w r. 1934
(w tonach)

ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
298.214	150.675	130.042	17.497

Żegluga trampowa wykazała w porównaniu do roku poprzedniego wzrost przewozów w imporcie (23.300 ton w r. 1933) oraz przedewszystkiem w tranzycie (29.480 ton w r. 1933) czyli między portami zagranicznemi. Natomiast w eksporcie przewozy utrzymały się na niezmienionym poziomie.

W żegludze regularnej wzrost przewozów (245.147 ton w r. 1933) nastąpił tak w eksporcie jak i w imporcie oraz tranzycie, szczególnie silnie uwydatnił się jednak w przywozie do portów polskich.

Przewozy poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych kształtowały się w porównaniu do lat ubiegłych następująco:

	r. 1930	r. 1931	r. 1932	r. 1933	r. 1934
Żegluga Polska	557,915	587,959	536,736	290,839	381,908
Pol. Bryt. T. O.	63,207	97,752	92,916	95,930	89,925
„Polskarob"	251,456	402,107	458,178	462,458	471,816
P. T. T. O.	6,296	3,975	6,985	12,113	18,718

Jak z powyższego zestawienia wynika, Żegluga Polska, „Polskarob" i P. T. T. O. zwiększyły swoje przewozy w r. 1934. Pewny spadek przewozów nastąpił jedynie na linjach „Polbrytu" do Anglji, gdzie jednak spadek cyfrowy został skompensowany przez wzrost przewozów towarów wysokowartościowych, pozwalających na lepsze wykorzystanie statków.

Na linjach, utrzymywanych przez „Żeglugę Polską", zaznaczył się w r. 1934 poważny

wzrost ruchu towarowego między Gdynią i Gdańskiem a wielkiemi portami zachodnioeuropejskiemi: Rotterdamem, Antwerpją i Hamburgiem. Przewozy między powyższemi portami obejmowały następujące ilości towarów:

Rotterdam	92.645 ton
Antwerpja	49.892 ton
Hamburg	14.271 ton

Przewozy importowe mają na powyższych szlakach przewagę nad przewozami w eksporcie. W roku ubiegłym zaznaczył się wzrost obrotów z Antwerpją oraz wzrost przewozów towarów za bezpośredniemi konosamentami (Through B/L.). Obroty na linji bałtyckiej, do Estonji i Finlandji, utrzymały się na tym samym poziomie w porównaniu z rokiem poprzednim.

W roku 1934 „Żegluga Polska" uruchomiła dwie nowe linje regularne a mianowicie w marcu do Hamburga oraz przy końcu roku, w grudniu, do Szwecji (Norrköping i Stockholmu). Na linji do Hamburga nastąpiło w kwietniu porozumienie między zainteresowanemi linjami okrętowemi, które utworzyły „Pool".

Stawki frachtowe utrzymały się w ciągu roku 1934 na niezmienionym poziomie, a nawet wykazywały w poszczególnych wypadkach lekką poprawę.

Dążąc do dalszej rozbudowy i modernizacji swej floty, celem wykorzystania stale wzrastającego ruchu towarowego między portami polskiemi a Rotterdamem, Antwerpją i Hamburgiem, udzieliła „Żegluga Polska" zamówienia na 2 nowe statki, każdy po 1.500 T.d.w., stoczniom angielskim w Newcastle on Tyne.

W żegludze trampowej uruchomiono w miarę poprawy sytuacji poszczególne statki, a mianowicie s/s Wilno w marcu, s/s Poznań w kwietniu, s/s Toruń w czerwcu i s/s Katowice w grudniu.

Na linjach Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego do Anglji przewozy kształtowały się bez większych zmian, jak również stawki frachtowe zostały utrzymane na niezmienionym przeważnie poziomie. W związku z rozwojem handlu i przemysłu rybnego w Gdyni, statki „Polbrytu" zachodziły również do Great Yarmouth w Anglji przywożąc śledzie i szproty.

Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe wykazało w roku 1934 dalszy znaczny wzrost działalności, co uwydatniło się w zwiększonych przewozach towarowych oraz pasażerskich. Dużą frekwencją cieszyły się wycieczki morskie organizowane przez Linję Gdynia—Ameryka, które dzięki dobrej organizacji i przystępnych cen zyskały sobie wielką popularność w szerokich kołach społeczeństwa.

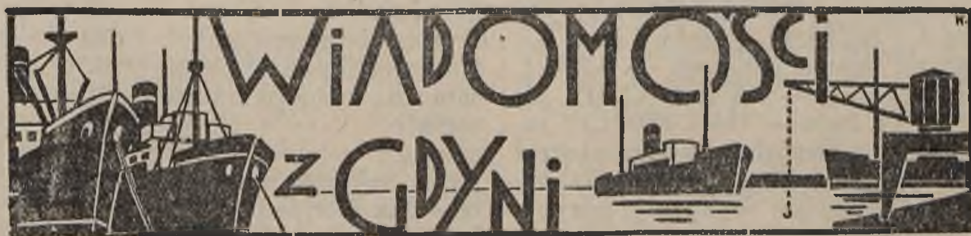
Flota Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob" zrobiła w ciągu r. 1934 ogółem 168 podróży, przewożąc 446.005,5 ton węgla w eksporcie z Gdyni oraz 25.811 ton między portami zagranicznemi. — W porównaniu z rokiem poprzednim nastąpił znaczny wzrost przewozów między portami zagranicznemi.

Do poszczególnych krajów przewiozły statki „Polskarob" następujące ilości węgla:

do Szwecji	—	311.503,5 ton
do Norwegji	—	70.191 ton
do Belgji	—	46.173,5 ton
do Danji	—	25.811 ton
do Holandji	—	15.377,5 ton
do Irlandji	—	2.760 ton.

Jak z powyższych danych wynika, polska flota handlowa pomyślnie przetrwała najgorsze lata kryzysu w żegludze i wraz z poprawą ogólnej sytuacji gospodarczej wykazuje ożywienie w swej działalności.

Józef Kunert.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1934 ROKU.

Ostatni miesiąc 1934 roku był 7-ym z rzędu miesiącem ub. r., w którym obroty towarowe zamorskie portu gdyńskiego przewyższyły 600 tys. ton.

Miesiąc sprawozdawczy w obrotach zamorskich dał *672.432,1 ton* wobec 685.348,9 ton w listopadzie ub. r. oraz 535.335,3 ton w grudniu 1933 roku. Jest on zaledwie o ok. 1,9% mniejszy od *ostatnich rekordowych* wyników pracy portu, osiągniętych w *listopadzie ub. r.* oraz o 25,6% przewyższył obroty zamorskie m. grudnia 1933 roku.

Na uzyskanie tak poważnych wyników złożył się przywóz zamorski w sumie 91.395,6 ton oraz wywóz zamorski w sumie 581.036,5 ton.

Analizując bliżej przywóz (91.395,6 t.) podkreślić należy fakt, iż spadek w stosunku do ubiegłego m. listopada (93.319,3 t.) wynosi zaledwie 2,1%.

Do towarów, które wykazały spadek w mies. sprawozdawczym w porównaniu z m. listopadem, a tem samem przyczyniły się do obniżenia importu należą przedewszystkiem: piryty — 660 t. (15.138 t.), owoce suszone — 1.079 t. (1.594 t.), ryż surowy — 36 t. (117 t.), śledzie — 3.076 t. (3.908 t.), tytoń — 81 t. (478 t.), orzechy i migdały — 105 t. (214 t.), korzenie — 69 t. (99 t.), tłuszcze zwierzęce sur. — 531 t. (1.357 t.), skóry — 2.374 t. (2.916 t.), nasiona oleiste różne — 5.241 t. (5.565 t.) i miedź — 596 t. (945 t.)

Z pośród wymienionych powyżej towarów najpoważniejszą rolę w spadku importu odegrały piryty. Przywóz ich w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się o 14.478 t. Szereg natomiast pozostałych towarów importu wykazał w grudniu pewną tendencję wzrostu. Należą tu towary: owoce świeże — 4.571 t. (2.559 t.), kawa, kakao i herbata — 1.032 t. (732 t.), fosforyty — 9.871 t. (6.111 t.), garbniki — 529 t. (476 t.), rudy żelazne — 5.490 t. (193 t.), złom żelazny — 34.816 t. (24.598 t.), papa, tektura i papier — 919 t. (652 t.), bawełna i odpadki — 7.212 t. (7.115 t.), oraz wełna z odpadkami — 1.822 t. (1.141 t.) Wzrost importu owoców świeżych wywołany został znacznem obniżeniem cła, jakie miało miejsce w końcu grudnia ub. r.

Wzrost importu fosforytów jest zjawiskiem czysto konjunkturalnem. Znaczną poprawę w hutnictwie żelaznem sygnalizuje poważny wzrost rud żelaznych oraz złomu żelaznego. Pozostałe pozycje importu bez poważniejszych odchyleń.

Analogicznie do przywozu wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (581.036,5 ton) obniżył się w stosunku do ubiegłego mies. listopada (592.029,6 t.) zaledwie o 1,8%. W porównaniu z grudniem 1933 r. (463.887,5 t.) wywóz zamorski wzrósł o ok. 25%.

Spadek wywozu wywołały w pierwszym rzędzie towary: węgiel eksportowy — 477.415 t. (494.733 t.), cukier — 8.943 t. (15.343 t.), bekony — 1.618 t. (2.278 t.), deski i łaty — 5.532 t. (8.242 t.), szyny kolejowe — 4.556 t. (6.842 t.), sól potasowa — 2.370 t. (2.855 t.), soda — 325 (831 t.), żyto — 314 t. (586 t.) i jaja — 570 t. (1.084 t.) Decydującą rolę odegrał tu naturalnie spadek wywozu węgla eksportowego. Zwyżkę natomiast wykazały pozycje towarów na eksporcie: mąka ryżowa i pastewna — 1.115 t. (495 t.), sól — 623 t. (20 t.), wędliny 401 t. (206 t.), makuchy 2.191 t. (1.850 t.), wyroby z drzewa — 354 t. (151 t.), węgiel bunkrowy — 27.818 t. (19.300 t.), koks — 25.753 t. (15.356 t.), metale różne — 4.333 t. (2.032 t.), wyroby żelazne i stalowe — 4.660 t. (2.411 t.), cynk — 1.351 t. (1.067 t.), blacha cynkowa — 547 t. (356 t.), ruda manganowa — 691 t. (brak w list.) i papa, tektura, papier — 1.017 (963 t.)

Wśród powyższych towarów eksportowych podkreślić należy stale wzmagający się eksport metali różnych (głównie żelaza handlowego) oraz wyrobów żelaznych i stalowych (blacha żelazna, ocynkowana oraz drut ciągniony) na Daleki Wschód. Pozostałe pozycje towarów eksportowych pozostają bez poważniejszych zmian.

Szczegółowo ilustruje zamorski obrót towarowy w miesiącu grudniu 1934 r. i 1933 r. poniższe zestawienie:

Import (w tonach):

	grudzień 1934	grudzień 1933
ryż surowy	36	1
owoce świeże	4.571	4.313
„ suszone	1.079	609
orzechy i migdały	105	113
korzenie	69	109
kawa, kakao, herbata	1.032	558
tytoń	81	342
napoje alkoholowe	314	40
śledzie	3.076	2.402
fosforyty	9.871	5.825
żużle Thomasa	—	—
sadze	19	148
tłuszcze zwierz. sur.	531	983
skóry	2.374	2.343
nasiona oleiste różne	5.241	3.373
oleje	166	155
żywica	606	235
kauczuk	160	538
wyroby gumowe	17	7
tłuszcze i oleje roślinne	230	269
asfalt	36	100
garbniki	529	1.158
farby	62	12
ruda żelazna	5.490	1.057
ruda manganowa	—	7.824
sól potasowa	3.909	—
piryty	660	2.952
złom żelazny	34.816	17.940
miedź	596	804
cyna	18	2
cynk	5	—
metale różne	76	902
wyroby żelazne i stal.	682	418
maszyny, apar. i części	187	96
samoch., motocykle i części	17	20
szmaty	437	257
celuloza	398	1.433
papa, tektura, papier	919	1.252
bawełna i odpadki	7.212	8.366
juta	691	810
len, konopie, sizal itd.	96	76
wełna i odpadki	1.822	1.456
różne	3.160	2.150
Razem	91.396	71.448

Eksport (w tonach):

	grudzień 1934	grudzień 1933
Żyto	314	—
ryż	85	10
mąka ryżowa i past.	1.115	450
cukier	8.943	6.370

	grudzień 1934	grudzień 1933
napoje alkoholowe	3	9
sól	623	173
bekony	1.618	1.997
wędliny	401	241
ptactwo bite	234	264
makuchy	2.191	4.065
jaja	570	1.106
skóry	4	9
deski i łaty	5.532	12.864
bale i słupy	426	2.031
wyroby z drzewa	354	159
klepki	4	—
dykty	520	802
meble gięte	309	110
wyroby koszykarskie	8	2
węgiel eksportowy	477.415	401.931
węgiel bunkrowy	27.818	11.360
koks	25.753	3.320
materjały pędne	—	1.700
nawozy azotowe	10	2.858
sól potasowa	2.370	737
soda	325	502
karbid	108	241
salmiak	—	12
biel cynkowa	52	182
szyny kolejowe	4.556	1.844
metale różne	4.333	32
rury żeliwne	405	274
wyroby żelazne i stal.	4.660	358
cynk	1.351	791
blacha cynkowa	547	108
ruda manganowa	691	—
celuloza	1	508
papa, tektura, papier	1.017	2.351
bawełna	14	26
materj. i wyr. włókniste	431	359
różne	5.926	3.734
Razem	581.037	463.888

Równolegle do spadku obrotów towarowych zaznaczył się w miesiącu sprawozdawczym spadek obrotów w ruchu statków tak pod względem ilości, jak i pojemności. Zawinęło bowiem do portu statków 379 (420) o pojemności 342.321 n. r. t. (403.639 n. r. t.), wyszło natomiast 391 statków (397) o pojemności 356.060 n. r. t. (382.583 n. r. t.)

Stanowi to spadek na wejściu 41 statków o tonażu 61.318 n. r. t. i 6 statków o tonażu 26.523 n. r. t. na wyjściu w porównaniu z ubiegłym miesiącem listopadem. Natomiast w porównaniu z grudniem 1933 roku daje się zaobserwować pewna poprawa ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu.

Średni tonaż statku, zawijającego do portu gdyńskiego w grudniu ub. r. wyniósł — 903,2 n. r. t., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 42, oraz średni postój statku — 59,2 godzin.

Ruch statków ilustruje dokładnie poniższa tabela:

	weszło ilość statków	weszło n. r. t.	wyszło ilość statków	wyszło n. r. t.
Polska	37	32.200	34	34.406
W. M. Gdańsk	4	4.221	4	4.221
Anglja	21	32.863	23	42.125
Danja	56	35.812	60	34.274
Estonja	13	4.821	11	4.550
Finlandja	12	17.796	11	15.543
Francja	1	814	1	814
Grecja	2	4.867	3	18.070
Holandja	7	5.300	8	5.937
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	5	4.217	5	3.929
Niemcy	45	32.254	46	30.219
Norwegja	39	29.874	42	29.312
Panama	1	147	1	147
Rumunja	2	4.820	1	2.288
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.867	8	25.035
Szwecja	115	81.027	123	82.082
Włochy	9	24.606	8	20.262
Z. S. R. R.	2	4.230	1	2.261
Razem	379	342.321	391	356.060

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: 1-e miejsce zajęła Szwecja, drugie — Anglja, trzecie — Danja, czwarte — Polska, piąte — Niemcy, szóste — Norwegja, siódme — Finlandja, ósme — Stany Zjedn. Am. P., dziewiąte — Włochy itd. wykazując pewne korzystne przegrupowanie Danji z 6-go miejsca (w listopadzie) na 3-cie (w grudniu) na niekorzyść Niemiec, które przesunęły się z 3-go miejsca (w listopadzie) na 5-e miejsce (w grudniu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowanych było 19 państw wobec 20 w listopadzie.

Ruch pasażerów w grudniu ub. roku nadal zmniejszył się. Przyjechało bowiem 247 osób wobec 254 osób w listopadzie, wyjechało zaś 35 osób wobec 434 osób w listopadzie ub. r. Z 247 pasażerów przyjechało 181 osób ze Stanów Zjednoczonych Am. P., 35 — z Anglji, 20 — z Danji, 4 — z Finlandji, 1 — z Francji, 5 — z W. M. Gdańska i 1— ze Szwecji. Z 35 pasażerów wyjechało 18 — do Anglji 4 — do W. M. Gdańska, 9 — do Stanów Zjednoczonych Am. P. i 4 — do Liberji.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W IV KWARTALE 1934.

Według informacji Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w IV-tym kwartale 1934 r. przedstawia się następująco:

W IV kwartale Komisarjat Rządu udzielił 131 zezwoleń na budowę, z czego w październiku 34, w listopadzie 79 i w grudniu 18. W III kwartale ub. udzielono zezwoleń 78, a w kwartale IV udm. ubiegłego 35.

Rozpoczęto budynków w kwartale IV — 89, gdy w kwartale III ub., rozpoczęto budynków 97, a w kwartale IV roku ubiegłego rozpoczęto 30.

Budynki rozpoczęte w IV kwartale r. b. wynosić mają 104 tysiące m³, gdy rozpoczęte w III kwartale ub. wynosić miały 134 tysiące m³, a w IV kwartale ub. r. 62 tysiące m³, co w porównaniu z okresem sprawozdawczym daje poważny wzrost.

Koszty budowy wszystkich budynków rozpoczętych w IV kwartale wynosić mają 2.907 tysięcy złotych, gdy koszty budowy w III kwartale wynosić miały 3.569 tysięcy złotych, a w IV kwartale ub. r. 1.724 tysiące złotych.

Sytuację budynków rozpoczętych w IV kwartale rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe.

	X	XI	XII	Ogółem
Liczba budynków ogółem	23	17	49	89
W tem:				
mieszkalnych drewnianych	1	—	—	1
„ murowan.	19	13	43	75
Kubatura w 1000 m³, ogółem	43	20	41	104
W tem:				
mieszkalnych drewnianych	0,2	—	—	0.2
„ murowan.	42	20	40	102
Koszt budowy w 1000 zł, ogółem	1.201	575	1.131	2.907
W tem:				
mieszkalnych drewn.	6	—	—	6
„ murow.	1.190	566	1.112	2.868

Budynki prowizoryczne.

	X	XI	XII	Ogółem
Liczba budynków ogółem	—	2	3	5
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	2	2	4
„ murowan.	—	—	1	1
Kubatura m³ — ogółem	—	204	774	978
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	204	582	786
„ murowan.	—	—	192	192
Koszt budowy w 1000 zł, ogółem	—	5	10	15
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	5	8	13
„ murowan.	—	—	2	2

Zakończono budynków w kwartale IV rb. — 83, gdy w III kwartale rb. — 32, a w IV kwartale roku ubiegłego zakończono 104 budynki.

Kubatura budynków zakończonych w IV kwartale rb. wynosi 79 tysięcy m³, gdy w III kwartale rb. wynosiła 46 tysięcy m³, a w IV kwartale roku ubiegłego 39 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków zakończonych w IV kwartale ub. wynosił 2.277 tys. złotych, gdy w III kwartale rb. wynosił 1.219 tysięcy złotych, a w IV kwartale roku ubiegłego 1.032 tysiące złotych.

Sytuację wykończonych budynków w IV kwartale ub. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe.

	X	XI	XII	Ogółem
Liczba budynków ogółem	21	26	36	83
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	2	—	2
„ murowan	21	24	36	81
Kubatura w 1000 m³ — ogółem	21	41	17	79
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	1	—	1
„ murowan.	21	40	17	78
Koszt budowy w 1000 zł, ogółem	575	1.226	476	2.277
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	25	—	25
„ murow.	575	1.201	476	2.252

Budynków prowizorycznych nie zakończono ani jednego.

Ogółem oddano do użytku 253 mieszkania o 696 izbach mieszkalnych i 276 izbach niemieszkalnych.

KOMISJA INWESTYCYJNA TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

Dnia 21 bm. w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego odbyło się zebranie Komisji Inwestycyjnej Tymczasowej Rady Portu pod przewodnictwem inż. T. Wendy. Na posiedzeniu tem rozpatrywane były: sprawa podziału terenów na molo Południowem, sprawa sposobu wykonania nabrzeża od strony południowej, sprawa sposobu budowy basenu yachtowego, sprawa miejsca dla postoju unieruchomionych statków w porcie oraz sprawa zaprojektowania wiaduktu łączącego ulicę Morską z siecią dróg kołowych wolnej strefy.

PORAZ PIERWSZY STATEK POD EGIPSKA BANDERĄ W PORCIE GDYŃSKIM.

Dnia 22 bm. przyszedł z Londynu do Gdyni egipski statek „Arafat“ o pojemności 4.466 t. r. br., który zabrać ma ładunek węgla. Załoga powyższego statku składa się z 34 osób, z czego 7 europejczyków i 27 egipcjan. Zaznaczyć należy, że jest to pierwszy statek, jaki zaszedł do portu gdyńskiego pod egipską banderą (zielona z białym półksiężycem).

PIERWSZY ZNACZNY JEDNORAZOWY ZAŁADUNEK ZBOŻA W PORCIE GDYŃSKIM.

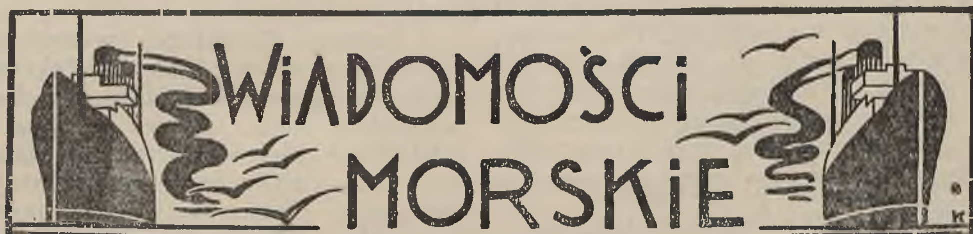
W ostatnich dniach załadowany został po raz pierwszy w Gdyni znaczniejszy jednorazowy transport zboża. Ładunek ten wynoszący około 8.100 ton zabrał statek „August“ do Stanów Zjednoczonych A. P. Dla uskutecznienia tego załadunku sprowadzone były pływające elewatory zbożowe, należące do f. Lenczat i S-ka w Gdańsku.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W GRUDNIU Z. R.

Ogólny przywóz bawełny do Gdyni w ciągu grudnia wyniósł 6.984,1 ton. Z tej ilości na bawełnę amerykańską przypadło 5.437,7 ton, na bawełnę egipską 1.101,4 ton oraz na bawełnę egzotyczną 444 ton. Zanotować przytem należy, iż z wyżej wskazanej ilości bawełny amerykańskiej przywieziono bezpośrednio z portów Gulfu 3.940,9 ton, zaś 1.496 ton z przeładunkiem w portach Hamburgu, Bremie, Kopenhadze, Antwerpji i Londynie, największą ilość bawełny przeładowano w Bremie. Bawełna egipska przewieziona została statkami linij bezpośrednich w ilości 993,3 ton, zaś z przeładunkiem w Hull 108 ton. Cała bawełna egzotyczna przyszła do Gdyni z przeładunkiem w portach Antwerpji, Rotterdamie, Hamburgu, Bremie i Londynie. Najwięcej bawełny dla Gdyni przeładowano w Antwerpji.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW NA PORT GDYŃSKI.

W dniu 23. bm. zaprzysiężeni zostali przez Prezesa Izby p. inżyniera Napoleona Korzona w obecności pp. wiceprezesa L. Byczkowskiego, radcy J. Macha oraz dyrektora Izby p. H. Krupskiego: pp. Stanisław Kawczyński, Stanisław Mańkowski i Jan Siedlecki w charakterze próbobiorców cukru, melasy i nawozów sztucznych. Nowozaprzysiężonym rzeczoznawcom doręczone zostały odpowiednie dekrety nominacyjne.



MIĘDZYNARODOWA PRZYGOTOWAWCZA KONFERENCJA ŻEGLUGOWA W LONDYNIE.

Zapowiadana i przygotowywana od szeregu miesięcy międzynarodowa konferencja żeglugowa doszła w dniu 14. bm. w Londynie o tyle do skutku, że zebrali się przedstawiciele towarzystw żeglugowych 17 największych państw, odgrywających w żegludze międzynarodowej największą rolę i odbyli konferencję przedwstępną.

Reprezentowane były w Londynie państwa następujące: Ameryka (Stany Zjednoczone A. P.), Belgja, Kanada, Danja, Finlandja, Francja, Niemcy, Anglja, Grecja, Holandja, Indje Brytyjskie, Italja, Japonja, Norwegja, Hiszpanja i Szwecja. Pozatem brał udział w konferencji przedstawiciel Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej.

W wyniku obrad, które trwały dwa dni opublikowany został komunikat o charakterze ogólnikowym, w którym m. in. zaznaczono, że przedwstępna konferencja żeglugowa zgodnie ustaliła przygotować ogólny schemat racjonalizacji w żegludze międzynarodowej dla dalszego rozważenia go przez przedstawicieli poszczególnych państw, biorących udział w konferencji przedwstępnej w celu przedstawienia go następnie konferencji plenarnej.

Z enuncjacyj prasy fachowej wnioskować należy, iż na konferencji przedwstępnej poddano dyskusji sprawę doprowadzenia tonażu światowego do rozmiarów, odpowiadających wymogom żeglugi międzynarodowej w zależności od obrotów handlu międzynarodowego. Zaznaczyć przytem należy, iż wedle obliczeń sfer fachowych obecny stan tonażu w stosunku do zapotrzebowania, jest o blisko 8 mil. ton za wielki. Istnieje tendencja obniżenia tonażu przez uwiązanie statków, których eksploatacja się nie opłaca. Tytułem zdobycia funduszów na odszkodowanie za uwiązanie statków towarzystwa okrętowe miałyby opłacać pewne kwoty od frachtów, pobieranych przez statki, będące w ruchu. W ten sposób spodziewane jest osiągnięcie pewnej równowagi pomiędzy podażą i zapotrzebowaniem tonażu, a w konsekwencji podniesienie frachtów do wysokości opłacalności linij żeglugowych. Zwolennicy tego sposobu rozwiązania zagadnienia wskazują na pomyślne konsekwencje, jakie podobna ugoda miała w żegludze tankowej, gdzie porozumienie osiągnięto w zeszłym roku.

Do szczegółowego przedstawienia tej niezmiernie ważnej dla żeglugi międzynarodowej sprawy powrócimy niebawem.

RZYM PORTEM MORSKIM.

Dzięki intensywnym pracom pogłębiania rzeki Tybru i regulacji jej brzegów Rzym stał się dostępny dla statków morskich. Już w nowym roku genueński parowiec San Paola wszedł do Rzymu z ładunkiem 1.000 ton drobnicy. Zbyteczne jest nadmieniać, że udostępnienie Rzymu w ten sposób dla nawigacji morskiej chociażby w zimie, która we Włoszech jest okresem obfitych opadów, ma duże znaczenie handlowe.

BUDOWA NOWEGO PORTU W PALESTYNIE.

W położonej między Tel-Avivem a Haifą miejscowości Natania utworzone zostało towarzystwo mające na celu wybudowanie w tej miejscowości jeszcze jednego portu palestyńskiego. Sprzyjające położenie terenowe i bliskość okolic głównej produkcji pomarańcz mają sprzyjać realizacji tego zamierzenia.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE ZA GRUDZIEŃ I ZA ROK 1934.

W ciągu grudnia do portu w Rotterdamie i portów z nim związanych zawinęło 1.082 statki o łącznej pojemności 1.684.011 ton r. n., w tym samym miesiącu roku 1933 zawinęło statków 1.017 o pojemności 1.566.843 ton r. n. W okresie dwunastu miesięcy roku ubiegłego zawinęło do portu 13.276 statków o łącznej pojemności 20.962.096 ton r. n. W roku 1933 ogólna ilość statków wynosiła 12.235 o łącznej pojemn. 18.869.151 ton r. n. Wynika z tego, że ruch w porcie Rotterdamu wraz z portami rzecznemi z nim gospodarczo połączonemi wzrósł okrągło o 2 mil. ton, czyli o ca 10%.

WZMOŻENIE OBROTÓW TOWAROWYCH W LUBECE.

W ciągu roku ubiegłego kilkakrotnie sygnalizowaliśmy wzrost przeładunków w niemieckich portach na Bałtyku. Obecnie napływać zaczynają informacje o obliczeniach ostatecznych za rok 1934. W odniesieniu do Lubeki dane cyfrowe przedstawiają się pod tym względem w sposób następujący: Gdy w roku 1933 ogólny obrót towarów w tym porcie wynosił 996 tys. ton, to w roku zeszłym wzrósł on do 1.345 tys. ton, przyczem obrót towarowy z zagranicą wykazał 860 tys. ton, gdy w roku 1933 wynosił on zaledwie 629 tys. ton.

JAPONJA BUDUJE LICZNE MOTOROWCE

W Japonji odbywa się szybki proces modernizacji floty handlowej przez zamianę starych parowców towarowych i towarowo-pasażerskich nowoczesnemi motorowcami, między któremi spotykają się jednostki o szybkościach 18—20 mil na godzinę. Zaletą tych motorowców względem silniejszych parowców jest słabe zużycie paliwa przy zastosowaniu znacznie zniżonej, oszczędnościowej szybkości oraz posiadanie, przy zastosowaniu takiej niepełnej szybkości, — olbrzymiego pola działania (zasięgu) z jednym zapasem paliwa, co w warunkach Pacyfiku ma ogromne znaczenie.

ZWYŻKA CEN NOWEGO TONAŻU W ANGLJI.

Według danych opublikowanych w specjalnym numerze Fairplay cena nowego statku, budowanego w Anglji, dość szybko wzrastała w ciągu roku 1934. Standardowym statkiem dla obliczeń był jak zwykle tramp 7.500 tonowy (DW) o słabych maszynach i prostej konstrukcji. Parowiec taki kosztował 31. 12. 1934 r. na stoczniach angielskich 52.000 Ł, podczas gdy sześć miesięcy wcześniej — 46.250 Ł, — przed rokiem zaś — 37.000 Ł.

Cena obecna odpowiada Ł 8.12.0 za tonę DW, z końcem 1933 r. — Ł 8.9.4, z końcem 1931 r. — Ł 8.9.4. W latach 1922 — 1930 cena wahała się pomiędzy Ł 8.0.0 a Ł 9.12.6 za tonę DW. W roku 1921 cena była Ł 13, wreszcie w roku 1930 średnia cena wynosiła aż 30 Ł. Podczas wojny światowej ceny były jeszcze znacznie wyższe.

Zastrzec się należy, że ceny notowane są przez lata ostatnie stale w efektywnych funtach, kryją więc w sobie dewaluację funta względem złota. To też obecny poziom Ł 8.12.00 nie odpowiada takimże cenom z okresu 1922 — 1930, lecz reprezentuje wartość mniejszą. Komentarz pisma potwierdza, że ceny obecne jeszcze są katastrofalnie niskie i budownictwo okrętów prowadzone jest z deficytem. Jeśli ceny mogły być jeszcze o 40% niższe, to tylko wskutek polityki licznych stoczni, które za cenę utrzymania chociażby części wykwalifikowanego materjału ludzkiego w przewidywaniu możliwości poprawy w przyszłości przyjmowały tak deficytowe zamówienia.

Przewidywać więc można dalszą zwyżkę cen w budownictwie okrętowem. Możliwościom nowych zamówień sprzyja akcja rozbiórki starych statków na złom, od paru lat już skutecznie wpływających w kierunku uszczuplenia globalnych liczb pływającego tonażu handlowych okrętów.

NIEMIECKIE PODRÓŻE OKRĘŻNE DOOKOŁA AFRYKI.

Dwie większe jednostki Deutsche Afrika Linien, w widocznym związku z zainteresowaniem Niemiec dla spraw afrykańskich (kolonje) wyruszyły w podróż turystyczną dookoła Afryki. Jeden ze statków, „Usambara“, okrąża czarny ląd od strony Atlantyku, drugi „Adolf Woerman“, od strony morza Czerwonego. Podróż okrężna statków potrwa po trzy miesiące.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DYKT DO BELGJI.

Statystyka belgijska nie wymienia krajów pochodzenia importowanych dykt. Według danych zaczerpniętych od importerów przywóz w latach 1931—1933 kształtował się w sposób następujący:

	r. 1931	r. 1932	r. 1933
		w tonach	
Ogółem	9.234	11.536	17.770
Polska i Gdańsk	2.812	3.499	3.412
Stany Zjedn. Am. P.	1.392	1.932	3.846
Holandja, Rosja i Finlandja, Litwa (w 1933)	1.571	2.516	4.523

Nadmienić należy, że cyfry dotyczące importu dykt do Belgji z Holandji obejmują głównie towar rosyjski, importowany do Belgji za pośrednictwem holenderskiem.

Jak wynika z powyższego zestawienia import z Polski w r. 1933 nieco się zmniejszył (w r. 1934 zniżka ta jest jeszcze większa), głównie na korzyść importu z Rosji i Finlandji, które podniosły jakość swego towaru, oraz importowały po niższych cenach. Zwłaszcza ceny dykt rosyjskiego pochodzenia różniły się mniejwięcej o 20% od cen eksportowych polskich, a w ostatnich czasach kalkulowały się na dykty olchowe, jak następuje:

Dla rozmiarów:

125 × 105 cm; 155 × 125 cm; 173 × 125 cm za 1 mtr.³ c. i. f. Antwerpja (1 mtr.³ około 550—600 kg):

Gatunek B — 950 fr. belg.
„ BB — 850 „ „
„ C — 720 „ „

Od cen powyższych odjąć należy 2% skonta i 2% prowizji. Zaznaczyć należy, że przewiduje się tu zwyżkę cen na dykty pochodzenia rosyjskiego w miesiącach styczniu—lutym 1935 r. o ca. 10%, bowiem zapasy dykt rosyjskich są na wyczerpaniu. Pozatem przewiduje się wzrost zapotrzebowania na towar polski w miesiącach od stycznia do mniejwięcej połowy maja 1935 r., t. j. w okresie, gdy porty rosyjskie i finlandzkie są zamknięte i państwa te mają utrudnioną dostawę. Ponieważ Belgja nie ma dużych zapasów sprowadzonego drzewa dyktowego, przeto na okres ten przewiduje się ogólną zwyżkę zapotrzebowania.

Gatunek drzewa dyktowego pożądany w Belgji: „triplex" i „multiplex" olchowy, brzozowy i dębowy, przedewszystkiem jednakże olchowy. Dykty mokroklejone są tu więcej poszukiwane, chociaż przewiduje się, że z czasem fabrykanci belgijscy przejdą stopniowo i na dykty suchoklejone.

Możność konkurowania z tańszym towarem sowieckim Polska zawdzięcza lepszej jakości dykt polskich (drzewo zdrowsze i powierzchnia gładsza). Pozatem rozmiary blatów dyktowych, fabrykowanych w Polsce, są więcej poszukiwane od rozmiarów dykt rosyjskich.

Wykorzystanie istniejących możliwości zbytu dla dykt polskich zależy jednak w pierwszym rzędzie od standaryzacji towaru polskiego i dobrej organizacji sprzedaży, niedozwalającej na wewnętrzną konkurencję między eksporterami polskimi.

Cło belgijskie na dykty olchowe, brzozowe i sosnowe wynosi fr. b. 31,05 od 100 kg, zaś od dykt dębowych i „okumè" coraz więcej w Belgji poszukiwanych — fr. b. 103,50 od 100 kg.

Należność płaci się za okazaniem dokumentu załadowania, czasem — „contre acceptation" od 45—90 dni.

Istnieje w danej chwili tendencja zamiany tam, gdzie to jest możliwem triplexu i multiplexu dyktami „lamelle", powoduje, że już dziś można umieszczać na rynku belgijskim do 200 mtr.² miesięcznie dykt „lamelle", jednakże cyfra ta według przewidywania importerów ma tendencję zwyżkową z miesiąca na miesiąc.

Ceny na dykty „lamelle" na rynku belgijskim fabrykowane od wewnątrz z drzewa jodłowego od 1 mtr.² c. i. f. Antwerpja łącznie z 5% prowizją oraz del crederem od wartości, według informacji importerów, były w grudniu następujące:

13 mm. —	fr. belg.	26.27
16 mm. —	„	28,04
19 mm. —	„	30.34
22 mm. —	„	32.69
25 mm. —	„	34.46
30 mm. —	„	38.19.

Grubości najwięcej poszukiwane są: 19, 22 i 25 mm., również jednak dość poważne zapotrzebowanie i na inne rozmiary, nawet do 35 i 40 mm.

Kwestja rozmiarów odgrywa dość poważną rolę. Producenci niemieccy dostarczają głównie dykty „lamelle" ca. 1,50 × 4,50 m. i ten rozmiar cieszy się największem powodzeniem. Można również znaleźć nabywców i na rozmiary 2 metrów, lub 2,40 × 1,20 m i × 1,50 m; ale przy tych rozmiarach cena musiałaby być nieco obniżoną, ponieważ przy wycinaniu nie otrzymuje się dostatecznie dużego brzegu.

Dla dykt „lamelle" fabrykowanych od zewnątrz i wewnątrz z drzewa olchowego cena jest mniejwięcej wyższą o 15% od wyżej podanych.

W związku z istniejącemi możliwościami zbytu dykt „lamelle" winni producenci polscy, mający odpowiednie urządzenia, zainteresować się w szerszej mierze wykorzystaniem konjunktury i wzmóc eksport na rynek belgijski.

Konsulat R. P. w Antwerpji.

WARUNKI ZBYTU KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO HOLANDJI.

Przy dostawach kompletów skrzynkowych do Holandji odgrywają decydującą rolę z punktu widzenia importerów następujące momenty:

1) Towar musi być niezabrudzony, ponieważ skrzynki są używane do pakowania między innemi masła, herbaty itp.

2) Komplety skrzynkowe muszą nadejść tak, by pozwolić na zrobienie skrzynek: każdy poszczególny transport powinien zatem

stanowić określoną kompletną całość, niewykazującą żadnych braków,

3) Komplety powinny być dostarczone tak, by umożliwić łatwy podział towaru pomiędzy poszczególnych odbiorców importera.

4) Towar powinien nadejść dobrze opakowany.

5) Towar powinien być dostarczony w ustalonym terminie.

Ścisłe wykonanie warunków tych musi być przestrzegane zwłaszcza przy dostawach drogą morską. P. I. E.

ZAPOTRZEBOWANIE NA KLEPKI NA RYNKU SZKOCKIM.

W związku ze wzmożonym eksportem śledzi istnieje obecnie w Szkocji duże zapotrzebowanie na klepki do wyrobu beczek na śledzie.

W okresie od stycznia do września ub. r. sprowadzono do Wielkiej Brytanji 236,640 loads (1 tona — 1.32 load) klepek. W tym samym okresie roku ubiegłego sprowadzono ogółem 163.322 loads. Klepki importowano głównie z Finlandji, Szwecji, Norwegji i Rosji Sowieckiej. Najważniejszym okręgiem zbytu dla klepek jest Wschodnia Szkocja, gdzie znajdują się główne ośrodki rybackie, jak: Aberdeen, Peterhead, Fraserburgh, Stonehaven, Arbroath. Klepki używane do wyrobu beczek na śledzie są wyrabiane z drzewa miękkiego: jodły i sosny. Surowiec musi być spoisty i w drobnym gatunku.

Żądane wymiary są następujące:

Klepki do całych beczek: długość — 31 cali; grubość — 11/16 cala; szerokość — 2,2½, 3, 3¼ i 4 cali.

Klepki do półbeczek: długość — 24 cale; grubość — 9/16 cala; szerokość — 2, 2½, 3 i 3½ cali.

Cło od klepek wynosi 10% od wartości towaru. P. I. E.

IMPORT MĄKI I OTRĄB DO FINLANDJI.

Fińska Rada Ministrów, anulując swoje rozporządzenie z dnia 25. 1. 1934 r. w sprawie clenia mąk poślednich, zarządziła w dniu 14. 12. 1934 r., że następujące mąki poślednie będą clone stosownie do poz. 49 fińskiej taryfy celnej (to znaczy ze stawką 0,30 Fmk. za kg):

a) otręby żytnie, których naturalna zawartość popiołu przewyższa 4,5% suchej substancji,

b) mąka poślednia żytnia, której naturalna zawartość popiołu wynosi 3,2 — 4,5% suchej substancji oraz otręby pszenne i mąka poślednia pszenna, których zawartość popiołu wynosi conajmniej 3,2% suchej substancji, o ile nie były do nich wmieszane środki mineralne oraz o ile są one odpowiednio farbowane.

Inne mąki poślednie i otręby będą oclone jako odpowiednie mąki. — Rozporządzenie to wchodzi natychmiast w życie. Zaznaczyć należy, że Polska nie korzysta z klauzuli największego uprzywilejowania w zakresie importu mąki pszennej poślednej o zawartości popiołu 3,2 i 3,4%, w związku zaś z tem nie korzysta z kontyngentów przysługujących Francji i Holandji. Jednak istnieją domniemania. iż Finlandja starać się będzie dojść z Francją w tych kwestjach do porozumienia w czasie najkrótszym. Holandja zaś nie wchodzi prawie w rachubę jako dostawca mąk poślednich o zawartości popiołu 3,2 i 3.4%.

ZMIANY USTAWY O REGLAMENTACJI PRZYWOZU W DANJI.

W rezultacie przeprowadzonych ostatnio w komisjach parlamentarnych konferencyj, dotyczących rewizji obowiązującej obecnie ustawy walutowej (reglamentacja importu), rząd duński przedłożył w parlamencie nowy projekt. Projekt ten zawiera pewne zmiany dotychczas obowiązujących przepisów, nie zmienia jednakże zasad.

Z punktu widzenia interesów polskich na uwagę zasługuje zwolnienie niektórych towarów z pod restrykcyj (słoma, siano, skóry), oraz pewnem ułatwieniem może być osłabienie zasady przydziału dewiz importerom na podstawie procentowego stosunku do importu z 1931, co ułatwi wnoszenie zażaleń do Komisji Interwencyjnej.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA NA TOWARY Z ARGENTYNY I URUGWAJU.

Począwszy od dnia 1 marca 1935 r. na towary, pochodzące z Argentyny i Urugwaju, będą honorowane świadectwa pochodzenia wystawione i awizowane wyłącznie w kraju pochodzenia towarów.

ZNIŻKA CŁA NA MASŁO W BELGJI I CZECHOSŁOWACJI.

Na podstawie dekretu rządu belgijskiego z dnia 2/3 stycznia 1935 r. opłata importowa w Belgji od masła, przywożonego z zagranicy została obniżona z 8,50 na 8,— fr. od 1 kg.

Tak samo w Czechosłowacji zostało ustalone z ważnością od 10 stycznia 1935 r. — cło na masło naturalne, świeże lub solone. także topione, na Kc. 420,— (dotychczas 630 Kc.).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27-GO GRUDNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. W związku z zawarciem umowy handlowej z Belgją odnośnie importu szkła taflowego uregulowany został import tego artykułu w ten sposób, że z ilości 750.000 metrów kwadratowych przyznane zostało Belgji 28,7%, innym państwom bez W. Brytanji — 1,3%; z ilości powyżej 750.000 — 35,8725% i dla innych państw — 1,6275%. Zaznaczyć należy, że cło na szkło taflowe wynosi 4 szyl. od 100 stóp² + 10% ad valorem tak zwanego cła primage. Artykuły powyższe pochodzenia brytyj-

skiego opłacają stawkę celną według taryfy preferencyjnej.

BELGJA. Obniżona została do wysokości 8 fr. opłata licencyjna od importowanego masła.

BUŁGARJA. Przydział kontyngentów na rok 1935 pomiędzy poszczególne firmy został już ukończony. Około 2.500 firm uzyskało kontyngenty w łącznej wysokości 2,5 miljarda lewów.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 8. 12. 34 r. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz nasion buraka cukrowego i pastewnego z poz. 52 czsl. taryfy celnej.

Każda przesyłka tych nasion, o ile ma otrzymać pozwolenie wywozu, musi być plombowaną, o ile zawiera nasiona oryginalne, wzgl. znakowana przez kompetentne stacje kontrolne dla nasion, o ile zawiera nasiona zwyczajne.

Z ważnością od 16 grudnia 1934 r. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz kos i sierpów także w połączeniu z drzewem z poz. 452 czsl. taryfy celnej.

Dowóz ma być powszechnie zezwalany, przyczem nie jest potrzebne pozwolenie przywozu, lecz wystarczy potwierdzenie zgłoszenia na przepisowym formularzu.

ESTONJA. Rozszerzoną została lista towarów objętych reglamentacją importu przez wprowadzenie poz. 135 farby organiczne i syntetyczne i poz. 185 przędzę z jedwabiu naturalnego i sztucznego i punkt 3 tejże pozycji — z jedwabiu sztucznego bez domieszki naturalnego.

Bank estoński postanowił wprowadzić ułatwienia w handlu dewizami, wyrażające się w przywróceniu bankom prawa handlu zagranicznemi walutami krajów, z któremi Estonja ma czynny bilans handlowy. Waluty państw, z któremi Estonja ma umowę clearingową, zostały wyłączone. Ograniczeniom nie podlega sprzedaż marek niemieckich i łatów.

FINLANDJA. Z dniem 1 stycznia 1935 r. wprowadzone zostaną zmiany cła na owies, pszenicę, kukurydzę, mąkę owsianą, pszenną, otręby wszelkiego rodzaju, makuchy itp.

INDJE HOLENDERSKIE. Holenderski Instytut Clearingowy zarządził na podstawie upoważnienia rządowego, że z mocą obowiązującą od 1. I. 35 r. wywóz z Indyj Holend. do Niemiec będzie kontrolowany drogą wydawania pozwoleń wywozowych przez Biuro Kryzysowe w Hadze.

LUKSEMBURG. Dekretem z dnia 4 grudnia 1934 roku zniesione zostały dotychczasowe rozporządzenia dotyczące reglamentacji importu produktów rolnych i ustanowione nowe, na mocy których następujące produkty rolne i ogrodowe podlegają systemowi licencyjnemu: ziemniaki, jaja w skorupie i pochodne, zboża i pochodne, owoce, tłuszcze sztuczne wszelkiego rodzaju i krzewy.

Zniesione zostało rozporządzeniem z dnia 10 grudnia 1934 r. reglamentacja importu wełny czesankowej, przeznaczonej do detalicznej sprzedaży przędzy wełnianej, koców wełnianych i tkanin podpadających pod poz. 512, 513, 514, 517 i 528.

RUMUNJA. W związku z nowym systemem handlu zagranicznego Min. Handlu i Przemysłu ogłosiło, że import zagraniczny na warunkach kredytowych dopuszczalny jest tylko za uprzedniem zezwoleniem komisji do spraw regulowania przywozu. Podania należy kierować do komisji tej, działającej przy Min. Handlu i Przemysłu.

SYRJA. Wprowadzone zostały zmiany celne na następujące towary: poz. 177 bawełna surowa — taryfa maksymalna 50% — normalna (z tej ostatniej korzysta Polska), 25% ad valorem; 178 — odpadki bawełniane — 50%—25%, poz. 181 przędze bawełniane A surowa — a) 800 piastrów syr. i 400 p. syr.; b) 2400—1200; c) 1200 —600; B. bielona a) 950 i 475 piastrów syryjskich za 100 kg brutto, pozatem tkaniny bawełniane, inne tkaniny, pasmanterję bawełnianą, pończochy i skarpetki, rękawiczki bawełniane, wyroby dziane, ceratę i konfekcję bawełnianą.

UNJA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. Sfery gospodarcze wysuwają dezyderaty zmiany szeregu stawek celnych. Między innemi zgłoszono propozycję podwyższenia ceł na bekony, brezenty, ubrania damskie, bibułkę przebitkową, drzwi do okna, glukozę, dykty i forniery.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dnia 13 grudnia 1934 roku Nr. 292 ogłasza dekret król. z dnia 2 grudnia 1934 r. Nr. 1961, który wprowadza zmiany do ustawy z dnia 2. XI. 33, poddającej import olejów mineralnych systemowi licencyjnemu. Zmiana polega na wyodrębnieniu smarów, których import ulec ma większym ograniczeniom niż import innych olejów mineralnych. W szczególności system licencyjny rozciągać się będzie na import smarów już przy ilości 200 kg nie zaś 1.000 kg, jak przy innych olejach. Dyskryminacja ta powtarza się również przy imporcie w partjach, w którym to wypadku podlega ustawie przywóz miesięczny smarów od 1.500 kg, gdy reguła ogólna mówi o 15.000 kg. Wreszcie pozwolenia „generalne" na przywóz smarów mają zastosowanie przy ilościach powyżej 1.500 kg miesięcznie, dla innych zaś olejów mineralnych od 300 ton miesięcznie.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Przedstawiciel z Meksyku obejmie reprezentację firm polskich, produkujących tanie gatunki dykt, obicia meblowe, plusze itd. E/31748/40/Ch.

Firma marokkańska zainteresowana jest przedstawicielstwami eksporterów branży drogeryjnej, ceramicznej oraz pokrewnych. E/32821/46/Ch.

Firma włoska interesuje się importem wyrobów porcelanowych i szklanych. P/33083/65/Ż.

Firma palestyńska pragnie nawiązać kontakt z wytwórniami żelatyny i soków owocow. P/33044/21/Ż.

Poważna firma w Batawji (Indje Holend.) interesuje się importem towarów polskich z zakresu galanterji oraz przedmiotów użytku domowego (guziki i spinki do kapeluszy, naczynia kuchenne). P/30060/47/Ż.

Poważna firma w Tel-Avivie poszukuje dostawców wódek i likierów. P/29668/32/Ż.

Firma syryjska interesuje się dostawą artykułów porcelanowych, kamionkowych, szkła i piłek gumowych. P/33034/46/Ż.

Firma egipska jest zainteresowana w imporcie kantówki c. i. f. Aleksandrja. Wskazane są konkretne oferty. P/31507/73/10/MM.

Firma palestyńska pragnie importować z Polski drabiny budowlane (rusztowania). P/31452/40/MM.

Firma angielska prosi o oferty na jęczmień browarny. R/32584/26/Pi.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

TANIO ŁOWIONY A DROGI W DETALU SZPROT. — CZY ZASADA OGRANICZANIA POŁOWÓW JEST ZDROWA.

Jak przewidywaliśmy, oceniając połowy grudniowe (p. Nr. 1/2 Biuletynu) zmniejszenie naturalne połowów nam bynajmniej nie grozi. Zastosowanie połowów włókiem, szczęśliwie zaprowadzone z inicjatywy naszej centralnej i lokalnej administracji rybackiej wysunęło Polskę stopniowo na pierwsze miejsce wśród państw, poławiających szproty na wodach Bałtyku.

Przeciwnie, jak należało się spodziewać, z nadejściem silniejszych mrozów odżyło, jak prawie rok rocznie, zagadnienie ograniczania połowów wobec „nadmiaru“ szprotów, dostarczanych przez rybaków dla wędzarń i na rynki miejscowe. Jeszcze kilka lat temu wędzarnie były drugorzędnym odbiorcą szprotów: dziś rzecz się ma odwrotnie, gdyż wędzarnie, zwłaszcza przy cieplejszej pogodzie, gdy rozwożenie szprotów ciężarówkami i wagonami na dalsze odległości jest niemożliwe, są głównym pośrednikiem pomiędzy rybakiem, jako dostawcą towaru szprotowego loco Gdynia lub Hel, a konsumentami w kraju. Wędzarnie wybrzeża spełniają więc szczytną rolę udostępnienia ryby morskiej spożywcom 33-miljonowego kraju, służąc równocześnie interesom rybaka — „producenta“ i śródlądowego konsumenta tej delikatnej, pożywnej i niedrogiej ryby.

Szprot jest istotnie niedrogą rybą, nawet nieproporcjonalnie tanią, mając na względzie jej wartości odżywcze: cena jej spada do 6 zł. i niżej w razie obfitych połowów, za 50 kg. A w tymże czasie odbiorca w kraju płaci za tę rybę w stanie wędzonym 100 — 120 gr i więcej za kg. Rozpiętość rażąco duża. Stanowczo szprot wędzony w głębi kraju, mając na uwadze miejscowe ceny mięsa i wyrobów mięsnych jest za drogi, stając się przez to nie artykułem spożywczym pierwszej potrzeby, lecz artykułem spożycia luksusowego i traci przez to możliwości znacznego zbytu, gdyż cena jego niewiele już się różni od cen drogo opakowanych w puszkach konserw rybnych.

I oto w tych warunkach u zrzeszonych rybaków zarysowuje się w sezonie ponownie tendencja ograniczania połowów, ażeby nie obniżać katastrofalnie ceny. W ubiegłym tygodniu na Helu doszło nawet do starcia pomiędzy rybakami zrzeszonymi a wyłamującymi się z pod działania uchwał Pol. Zjednoczenia Rybaków Morskich. Sytuacja taka daje powód do zapytania — czy istotnie na „rybackim końcu“ łańcucha, prowadzącego od połowu do konsumpcji wędzonego szprota w kraju, leży sedno zagadnienia i czy istotnie, jeśli rybacy będą sprzedawać szproty po 2 złote i niżej za 50 kg., jak bywało jeszcze 2 — 3 lata temu, towar dojdzie tańszy do rąk konsumenta.

Co do wędzonego towaru, to odpowiedź jest nietrudna. Rozpiętość ceny pomiędzy ceną surowca a wędzonego towaru w miejscach spożycia wypełnia praca, koszta i zarobek wędzarni, transport i wreszcie pośrednictwo handlowe. Wędzarnie sprzedają towar obecnie loco wybrzeże po 46 gr. za kg. przy kalkulacji: 16 zl. surowiec, robocizna 10 gr., opakowanie 8 gr., opał 4 gr., administracja i podatki 4 gr., zarobek 4 gr.

Pozostałą marżę do 100 — 120 gr. pochłania przewóz kolejowy i pośrednictwo sprzedaży hurtowej i detalicznej. Co do tego ostatniego, — nadmienić należy, że szprot wędzony jest towarem psującym się, czem się częściowo tłumaczy wysoka jego cena w detalu. Nie ulega jednakże wątpliwości, że wysokie koszty przewozu kolejowego jakie obciążają towar, który się zepsuje, lub nie, albo częściowo uschnie, bardzo ważą na ostatecznej cenie detalicznej szprota.

Jak wiadomo specjalna ulgowa taryfa zeszłoroczna na przewóz wędzonych szprotów z wybrzeża została w tym sezonie zniesiona i kolej pobiera obecnie przeciętnie 50 proc. wartości sprzedanego przez wędzarnię wędzonego produktu. Tak wysoki koszt transportu oczywiście niezmiernie ciąży na sprzedanym następnie przez detalistę towarze. —

Między sprzedażą detaliczną szprota a tak aktualną dziś tanią sprzedażą pomarańcz da się przeprowadzić analogja. Gdy zniżonem zostało znacznie cło na pomarańcze (z 200 zł. na 40 zł. za 100 kg.) przywożone przez morską granicę nastąpiła interwencja rządowa celem obniżenia cen.

A ze szprotami wędzonemi: dopiero gdy kolej obniży bardzo znacznie taryfę kolejową na szproty, t. zn. chociażby do poziomu zeszłorocznego, — powstanie możliwość skutecznej obniżki cen na szprota wędzonego. — Być może, że przy akcji zniżania cen tego artykułu obeszłoby się nawet bez interwencji rządowej, ze względu na znaczne zainteresowanie organizacyj społecznych dla tej konsumpcji.

KRONIKA.

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 19-go stycznia następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy“** wysprzedane.
2. **Solone w Gdyni „Polonia“** wysprzedane.
3. **Importowane angielskie „Yarmouth“.** Small

matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka“ 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.

4. **Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth.** Small matties ordinary 71, matties ordinary 72, matfulls ordinary 74.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. **Polskie połowy „Mewy“** wysprzedane.
2. **Importowane angielskie** matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE.

Oryginalne islandzkie matjasy 85.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 65, Slee i Vaar z r. 1934 — 35, takież z roku 1935 — 36, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg, z grudnia 1934 roku — 82 do 84.

SZWEDZKIE ŚLEDZIE:

Przerabiane w Gdyni firmy „Polonia“, oclone: cięte (Schneideheringe) szwedzkiego połodu, krajowego solenia 40/50 do 50/60 sztukowe — 74 złote za beczkę.

Na rynku solonego śledzia na razie ożywienia niema. Ceny odpowiednio nie zwyżkują, chociaż zagranicą równolegle odbywa się proces zwyżki na śledzie, jak yarmouthy, tak też szczególnie na islandzkie matjasy, wobec powszechnego wyczerpywania się przedniejszych gatunków szkockich. Liczyć się należy więc ze zwyżką dalszą na śledzie solone w lutym, na islandzkie zaś (oryginalne, nie norweskie), już w najbliższym czasie. Spekulujący jednakże na zwyżkę mogą się przeliczyć wobec nie zupełnie wyjaśnionej, i to nietylko u nas chłonności rynku dla lepszych gatunków w razie zwyżkowania ich cen.

WYSTAWY I TARGI

WYNIK KONKURSU OKIEN WYSTAWOWYCH NA POMORZU Z OKAZJI XV-LECIA ISTNIENIA ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH.

W dniu 21 bm. Zarząd Główny Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu zatwierdził wynik konkursu okien wystawowych, odbytego w dniu 8 grudnia z. r.

Na podstawie przesłanych sprawozdań i fotografij stwierdzono, że impreza ta udała się nadspodziewanie dobrze i była nietylko wyrazem wielkiej solidarności kupiectwa w dniu jego jubileuszu, ale miała wybitne znaczenie gospodarcze i propagandowe. Dyplomy związkowe za najlepsze wystawy przyznano 13-tu firmom, a mianowicie:

Brodnica — Sobociński Ferdynand
Gdynia — „Polski Przemysł Włókienniczy“ wł. Apolinary Schmalhofer
Grudziądz — Szubarga Seweryn
Kościerzyna — Skaja Piotr
Kowalewo — Główczewski Kazimierz
Lubawa — Fiszeder Bernard
Nowe — Jaždżewski Wincenty
Starogard — Bracia Gumińscy
Świecie — Kuberski Franciszek
Tczew — Witosławski Edmund
Toruń — Kałamajski Stefan
Tuchola — Odejewski Antoni
Więcbork — Kosecki Bolesław

Pozatem wydano 26 listów pochwalnych.

Trudne zadanie Zarządu Głównego polegało na wyborze z pośród dyplomowanych wystaw najpiękniejszej wystawy ogólno-pomorskiej i odznaczeniu jej nagrodą ufundowaną przez Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej p. Inż. Korzóna. Jednomyślną uchwałą przyznano nagrodę tę f-mie „Kałamajski“ w Toruniu. Prezes Związku doręczył cenną tę nagrodę Prezesowi Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu z odpowiednią gratulacją i podziękowaniem dla wszystkich uczestników konkursu. Konkurs ten będzie powtarzany prawdopodobnie rok rocznie w czasie Walnego Rocznego Zjazdu Delegatów.

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW TOWARÓW POLSKICH W KRAJACH DALEKIEGO WSCHODU.

Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, że eksponaty przeznaczone na „Wystawę Prób i Wzorów w krajach Dalekiego Wschodu“ należy kierować pod adresem firmy „Warta“ T-wo Ekspedycyjne — Gdynia, Port Centralny, wzgl. pod poprzednio podanym adresem Far East Line — Gdynia, Wolna Strefa, Magazyn 6 przy równoczesnem zawiadomieniu firmy „Warta“ — Gdynia, Starowiejska 7, której należy dostarczyć specyfikacje wysyłanych eksponatów w 3 egzemplarzach.—

Przesyłki będą przyjmowane do dnia 10 lutego br., gdyż okręt wiozący wystawę odejdzie w późniejszym, aniżeli pierwotnie było podane, terminie.

Instytut zastrzega się, że eksponaty nie wrócą do kraju, ponieważ w zasadzie przeznaczone są do utworzenia stałej wystawy w Szanghaju przy Izbie Chińsko-Polskiej.

Firmy, które pragnęłyby zwrotu swych eksponatów, winny wyraźnie to zaznaczyć, przyczem ponoszą one koszty zwrotu tych przesyłek.

Instytut równocześnie nadmienia, że firmy, które do dn. 5. II. br. nie uiszczą opłaty za udział, wynoszący zł. 100.— nie będą mogły korzystać z przedstawienia wzorów i prób na wystawie. Kwoty należne za udział w wystawie należy przesłać na konto P. K. O. Nr. 21 680 z zaznaczeniem, iż jest to opłata za udział w wymienionej wystawie. —

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło.

Ubiegły tydzień sprawozdawczy od 8 do 14. I. 1935 minął pod znakiem wznowienia eksportu, w szczególności do Anglji, która ze względu na niewystarczające dowozy masła świeżego notuje wysokie ceny, przy mocnej tendencji. Z początkiem stycznia eksportowane transporty zrealizowano po 73 sh, a w międzyczasie notowania jeszcze zwyżkowały. W tych warunkach nie odczuwało się zbyt dotkliwie zupełnego braku zbytu na rynku krajowym, który w dalszym ciągu notuje spokojnie.

Sytuacja na rynkach zagranicznych w szczególności w Anglji uległa w ubiegłym okresie sprawozdawczym od 15. do 21. 1. 35. dalszej poprawie. Według ostatnich wiadomości notowane jest masło polskie loco Londyn 80 sh. za cwt., jednak tej dla nas korzystnej konjunktury eksporterzy polscy przeważnie wykorzystać nie mogą. Z tego też powodu rynek krajowy notuje bardzo spokojną tendencję przy cenach zniżkowych. Poza drobnemi tranzakcjami zawieranemi na poziomie notowania poznańskiego, sprzedaże dochodzą do skutku po ca zł 2,30 za kg I gatunku.

Jaja.

W dniu 14 bm. płacono za jaja świeże z Poznańskiego normalnej wielkości zł 135—140 za skrzynię 24-kopową. Tendencja słabsza.

Za jaja świeże prześwietlane z Poznańskiego płacono w dniu 21 bm. zł 130 do 135 za skrzynkę 24-kopową. Podaż świeżego towaru wzrasta.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC GRUDZIEŃ 1934 R. I PIERWSZĄ POŁOWĘ STYCZNIA 1935 R. WEDŁUG DANYCH POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ.

Na tutejszym rynku frachtowym w grudniu oraz początkiem stycznia panowało znaczne ożywienie, przedewszystkiem wskutek pojawienia się pierwszych partyj zboża na poczet tranzakcyj z Rzeszą Niemiecką. Już jednak w pierwszej połowie stycznia zaznaczył się brak ładunków. Wskutek nadmiernej podaży statków w stosunku do znajdujących się na rynku ładunków zaznaczyła się w styczniu zniżka stawek frachtowych.

Anglja.

W grudniu oraz początku stycznia w związku z zakończeniem sezonu panowało znaczne ożywienie w eksporcie drewna do Anglji, tak, że poza statkami linjowemi ładował cały szereg statków trampowych. Tytułem przykładu można nadmienić, że płacono z Gdyni do Tyne-Dock za partję całostatkową 300 stds. D. B. B. sh. 31/— za std. na warunkach Baltwood gross, zaś z Gdyni do Londynu otrzymał statek o ładowności 500 stds. sh. 26/9 za std. Baltwood net. Z Gdańska wyekspedjowano szereg statków trampowych do Londynu i Hull, które otrzymały mieszane ładunki drewna. Płacono za D. B. B. sh. 28/— za std., sh. 45/— za std. obrzynanego drewna twardego, oraz sh. 50/— za std. nieobrzynanego drewna twardego, na warunkach Baltwood net. Uderza różnica między stawkami frachtowemi płaconemi przy załadunku w Gdyni oraz Gdańsku, które w pierwszym wypadku są o ca. 2/— niższe na std. ze względu na niższe koszta załadunku w Gdyni, mniejszą ilość przeholowań, oraz w związku z tem lepszą ekspedycją.

Wyekspedjowano również z Gdańska szereg statków przeważnie szwedzkich i niemieckich z ładunkami zboża. Stawka frachtowa Gdańsk — Londyn przy partjach całostatkowych wynosiła sh. 7/— za 1000 kg zboża ciężkiego. Wyekspedjowano m. in.:

800	ton	Gdańsk	/Plymouth
800	„	„	/Sharpness
1100	„	„	/Avonmouth
400	„	„	/Ipswich.

Belgja.

Również i eksport do Belgji wykazał znaczne natężenie w grudniu oraz początku stycznia. Pojawiały się przeważnie partje zboża oraz nieco drewna. Wyekspedjowano poza statkami linjowemi szereg outsiderów, które kompletowały ładunki od szeregu załadowców. Za zboże ciężkie luzem płacono sh. 3/9 w złocie za 1000 kg, za D. B. B. sh. 20/— do 21/— w złocie za std., za obrzynane drewno twarde sh. 6/— do 6/3 w złocie za cbm., oraz sh. 6/6 do 6/9 w złocie za cbm. nieobrzynanego drewna twardego.

Sezon eksportu podkładów dębowych należy uważać za zakończony. Załadowano natomiast w pierwszej połowie stycznia już 2 statki na poczet nowych kontraktów. Dalsze partje spodziewane są w lutym.

Holandja.

Statki linjowe wystarczały całkowicie, aby zabrać pojawiające się na rynku ładunki. Eksport zboża był bardzo nieznaczny, przyczem płacono Hfl. 2,30 za 1000 kg z Gdańska do Amsterdamu i Rotterdamu. Głównym towarem eksportowym w tym kierunku było drewno, za które płacono Hfl. 12,50 za std. D. B. B. Ruch drobnicowy bez zmiany i po dotychczasowych stawkach.

Danja.

Danja pokrywała swe zapotrzebowanie na zboże we Francji, bądź też w Szwecji, wskutek czego eksport zboża polskiego zmalał. Za małe partje wysłane statkami żaglowo-motorowemi płacono Rmk. 5,50 za 1000 kg do portów położonych nie bardziej na północ od Aarhus. Wysłano nieco znaczniejsze transporty makuchów po stawce Rmk. 7,50 za 1000 kg przy tej samej podstawie. Zwyżka stawek płaconych przy drobnych partjach jest spowodowana okresem zimowym, w ciągu którego jedynie nieliczne silniejsze statki żaglowo-motorowe nie zaprzestały żeglugi.

KOMUNIKATY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W poniedziałek, dnia 21 stycznia 1935 r. odbyło się w Grudziądzu pierwsze w roku bieżącym plenarne zebranie Zarządu Głównego, pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego. Na wstępie nowoobrani członkowie Zarządu Głównego pp. Maćkowiak z Torunia i Kreft z Grudziądza złożyli uroczyste przyrzeczenie solidarnej współpracy w Zarządzie dla dobra kupiectwa pomorskiego. Następnie uzupełniono Prezydjum przez wybór 3-ch wiceprezesów, a mianowicie: pp. Radcy Ruchniewicza z Grudziądza, Prezesa Maćkowiaka z Torunia i Prezesa Dra Smolenia z Gdyni. Pozostały jeszcze jeden mandat wiceprezesa zarezerwowano dla okręgu Nadnoteckiego. Sekretarzem Związku wybrano p. Adama Korzeniewskiego, a skarbnikiem Związku p. Piątkowskiego z Grudziądza.

W dalszym ciągu nastąpił wybór Komisyj: budżetowej, opinjodawczej, statutowej i wnioskowej. Aż do zatwierdzenia nowego statutu uchwalono rządzić się statutem dotychczasowym. Cały teren administracyjny Związku podzielono na okręgi i wybrano z pośród członków Zarządu Głównego wizytatorów dla wszystkich Towarzystw Związkowych. Po załatwieniu wszystkich tych formalności przedstawił Prezes Związku gotowy program pracy Centrali na I-szy kwartał 1935 r., komunikując, że wszystkie uchwały Walnego Zjazdu zostały odpowiednio opracowane i doręczone poszczególnym władzom. Uchwalono, ażeby specjalna delegacja Zarządu Głównego udała się w ciągu miesiąca lutego do Warszawy, celem przeprowadzenia z władzami centralnemi rozmów w sprawie realizacji uchwał zjazdu grudziądzkiego. W dalszym ciągu zatwierdzono program pracy branżowej na odcinku handlu kolonjalnego i bławatniczego. W sprawie fuzji z Okręgiem Nadnoteckim przyjęto do wiadomości dalszy postęp prac organizacyjnych.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	29. 1.	2. 2.	6. 2.	9. 2.
Śląsk	5. 2.	9. 2.	13. 2.	16. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 4. 2.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Niobe	28. 1.	30. 1.
Egeria	4. 2.	6. 2.
Minos	11. 2.	13. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 31. 1.
s/s Tiber — z Gdyni 7. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 14. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 1. 2. — z Gdańska 2. 2.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 29. 1.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 28. 1.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	29. 1.	2. 2.
Albert	5. 2.	9. 2.
Tatti	9. 2.	12. 2.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 5. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 1. s/s Akershus — z Gdyni 8. 2.

s/s Akershus — z Gdyni — 22. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 4. 2. s/s Ursa — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.

s/s Cieszyn — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 8. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Ariadne	28. 1.	30. 1.
Condor	31. 1.	2. 2.
Oscar Fridrich	4. 2.	6. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	29. 1.	1. 2.	9. 2.
Cieszyn	5. 2.	8. 2.	13. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 31. 1. — z Gdańska 2. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 29. 1. s/s Irene — z Gdyni 4. 2.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 29. 1. — z Gdyni 31. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 4. 2. — z Gdyni 7. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 30. 1. — z Gdyni 31. 1.
s/s Lwów — z Gdańska 4. 2. — z Gdyni 7. 2.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 2. 2. s/s Minorca — z Gdyni 9. 2.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 4. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni 28. 1. s/s Algeria — z Gdyni 20—25. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vasaland — z Gdyni 26. 1. m/s Gotland — z Gdyni 6. 2.

m/s Nordland — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 1. 2. s/s Cliffwood — z Gdyni 8. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 2.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 13. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdyni 6. 2. s/s Aura — z Gdyni 20. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Eknaren — z Gdyni 13. 2. m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bellerophon — z Gdyni 26. 1. s/s City of Bristol — z Gdyni 9. 2.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 10. 2. s/s Simla — z Gdyni 3. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 stycznia:

m/s AMERIKA lin. z portów Gulfu z bawełną Bergenske.

m/s VASALAND lin. dla wyład. i ładowania na Lewant, Bergenske.

s/s E. RUSS z Hamburga lin. z towarami, Prowe.

s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.

s/s DALWHINNIE lin. po drobnicę do Leith, Reinhold.

s/s KJELL po węgiel, Reinhold.

s/s POLARIS po węgiel, Polskarob.

27 stycznia:

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku z pocztą i towarami Am. Scantic Line

28 stycznia:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Tallinna z towarami, Żegl. Polska.

s/s LECH lin. (lub 30-go) z Londynu z towarami, Polbryt.

s/s TAARNHOLM lin. dodatkowy z Kopenhagi z drobn., Reinhold.

s/s LUBLIN lin. (lub 30-go) z Hull z towarami, Polbryt.

s/s HAARLEM lin. z Leith dla wyładowania, Reinhold.

s/s KAETE lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.

s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe.

s/s EBRO z portów śródziemnomorskich z owocami i drobnicą, Reinhold — lin.

s/s NEAPEL lin. po ładunek do portów śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s EGON lin. z Goteborga/Malmö z towarami, Behnke & S.
s/s SYLVIA po węgiel, Progress.
s/s NICOLAS ANGELOS po węgiel, Polskarob.

29 stycznia:

m/s HJELMAREN lin. z Płdn.-Zach. Afryki z towarami, Bergenske.
s/s POSEIDON lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s AURA lin. dla wyładow. z Rio, Santos, B. Aires, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. z zachodniej Norwegji dla wyład., Bergenske.
s/s MASILIA dodatkowy z pomarańczami i fosfatami z morza Śródziemnego, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s SOLSTAD po węgiel, Bergenske.
s/s FREDEN ze złomem, PAM.

30 stycznia:

m/s TOPEKA lin. z portów Gulfu z bawełną, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

31 stycznia:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
m/s GDYNIA lin. z pomarańczami i tytoniem z Sycylji i Hiszpanji, Bergenske.
s/s MARIE z owocami południowemi, PAM.
s/s NIOBE lin. z owocami południowemi z Hiszpanji, PAM.
s/s AUGUST LEONHARDT po szyny kolejowe, PAM.

1 lutego:

s/s TCZEW lin. z Hamburga z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s HAARLEM lin. dla ładowania do Leith, Reinhold.
s/s TANGER lin. z portów zach. Afryki i Portugalji, Bergenske.
ż/m AAGE ze soją i po makuchy, Rummel & Burton.
ż/m ELLY po makuchy, Rummel & Burton.
s/s OSWAL po węgiel, Progress.

2 lutego:

s/s SICILIA dodatkowy lin. z pomarańczami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s NORDERNEY po węgiel, Bergenske.

3 lutego:

s/s PUŁASKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, L. Gdynia - Ameryka.
s/s ARGOSY lin. z N. Yorku z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu z towarami, Bergenske.

4 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsingforsu i Tallinna z drob., Żegluga Polska.
m/s GOTLAND lin. z portów Lewantu, Pol. - Lewant.
s/s CITY OF BRISTOL lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s SEINE lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyładunku i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. (lub 6-go) z Londynu z towarami, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.
s/s LWÓW lin. (lub 6-go) z Hull z towarami, Polbryt.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s ALGERIA dodatk. lin. z poramańczami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.

5 lutego:

s/s ŚLĄSK lin. z Rotterdamu i Antwerpji z towarami, Żegluga Polska.
s/s IRENE lub substytut, lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s FIOR D'ARANZIO z portów zachodniej Italji i Sycylji, Rummel & Burton.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.

PRZETARG NA ROBOTY DROGOWE.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 15 lutego 1935 r. o godz. 12-tej publiczny przetarg ofertowy pisemny na budowę trwałych nawierzchni na drogach państwowych na długości około 329 km. w tem nawierzchni z kostki nieregularnej około 155 km, betonowej lub bitumicznej ciężkiego typu 72 km, klinkierowej 17 km, makadamu cementowego lub nawierzchni bitumicznej półciężkiego typu 85 km.

Terminy ukończenia robót — 30 listopada 1935 r. względnie 30. XI. 1936 r.

Roboty mają być wykonane częściowo za gotówkę, częściowo na kredyt, oraz częściowo na warunkach mieszanych, a mianowicie przy wypłacie 40% gotówką lub materjałem i 60% skryptami dłużnemi P. F. D.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, Chałubińskiego 4, 6-te piętro.

Do przetargu oprócz firm krajowych mogą również stanąć firmy zagraniczne, przyczem te ostatnie powinny odpowiadać warunkom określonym w § 2 Ustawy z dnia 15. II. 1933 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 127).

Warunki przetargu i ślepe kosztorysy można otrzymać w Departamencie VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji w godzinach urzędowych, za okazaniem pokwitowania na wpłatę do P. K. O. na rachunek Nr. 30 400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty 30 zł od kompletu warunków i ko-

sztorysów. W Departamencie VII Dróg Kołowych M. K. można otrzymać bliższe objaśnienia.

Oferty należy składać w Ministerstwie Komunikacji w dnie powszednie w godzinach urzędowych do dnia 15 lutego 1935 r. do godziny 11 przed południem w zapieczętowanych nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

„Oferta do przetargu w dn. 15 lutego 1935 r. na budowę ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych".

Oferty mogą być składane osobiście lub przysłane pocztą, w tym razie mają być nadane w takim terminie, by były otrzymane w Min. Komun. przed datą przetargu.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na każdą robotę lub na jej część oraz nieprzyjęcie żadnej oferty.

Umowy będą zawarte w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministra Komunikacji w Warszawie.

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadjum w wysokości 1% kosztów robót, przez firmę oferowanych i dołączyć kwit o złożeniu wadjum do oferty: oferty bez złożenia wadjum nie będą uwzględnione.

REKLAMA

w BIULETYNIE INFORMACYJNYM

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

NIE ZAWODZI

Listy przewozowe z nadrukiem firmy

wykonują szybko i starannie

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI Wąbrzeźno - Pom. Mickiewicza 1 Tel. 80

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Goepperta“ i „Hückla“



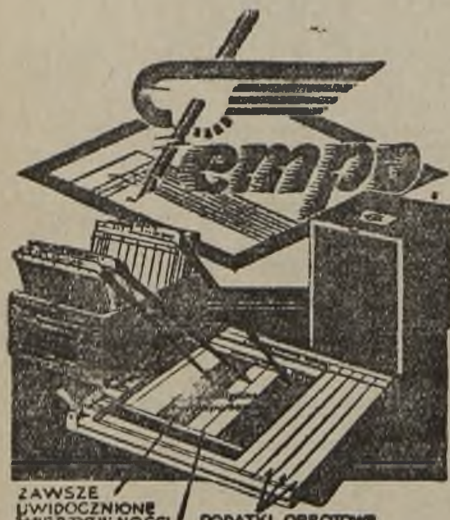
KONFEKCJĘ DAMSKĄ – MĘSKĄ – GALANTERJĘ — WEŁNY – JEDWABIE – PŁÓTNA I. T. D.
KUPISZ NAJLEPIEJ TYLKO W FIRMIE

WOJCIECH MIKOŁAJCZYK

GDYNIA, ul. Świetojańska

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH



GDYNIA
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.